



Peppino, Julieta

Hidrovia Paraguay Paraná : producción, soberanía y ambiente (1989-2024). Análisis de la conflictividad socioterritorial emergente en torno al complejo portuario y agroindustrial p̃ Cargill Villa Gobernador Gálvez p̃ Alvear , Argentina. ...



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Argentina.
Atribución - No Comercial - Sin Obra Derivada 2.5
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar/>

Documento descargado de RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes de la Universidad Nacional de Quilmes

Cita recomendada:

Peppino, J. (2026). *Hidrovia Paraguay Paraná: producción, soberanía y ambiente (1989-2024). Análisis de la p̃ conflictividad socioterritorial emergente en torno al complejo portuario y a p̃ Gálvez Punta Alvear , Argentina. (Tesis de doctorado). Universidad Nacional de Quilmes* Disponible en RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes <http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/6023>

Puede encontrar éste y otros documentos en: <https://ridaa.unq.edu.ar>

Hidrografía Paraguay Paraná: producción, soberanía y ambiente (1989-2024). Análisis de la conflictividad socioterritorial emergente en torno al complejo portuario y agroindustrial “Cargill Villa Gobernador Gálvez Punta Alvear”, Argentina.

TESIS DOCTORAL

Julieta Peppino

julietapeppino2@gmail.com

Resumen

Esta tesis estudia el desarrollo de la Hidrografía Paraguay Paraná en Argentina durante el período 1989-2024, a partir del análisis y la problematización de la conflictividad socioterritorial y ambiental generada por la expansión de la infraestructura agroindustrial y portuaria en el corredor sur del Área Metropolitana de Rosario (AMR), en la provincia de Santa Fe. Especialmente, se aborda el conflicto emergente a partir del año 2003 en torno al complejo agroindustrial y portuario “Cargill Villa Gobernador Gálvez- Punta Alvear”. La investigación, desarrollada desde una perspectiva antropológica que puso énfasis en el estudio etnográfico del conflicto, siguió una metodología cualitativa y asumió una mirada multiescalar del objeto de estudio (global-regional-local). Se concluye que el avance de las mega infraestructuras portuarias, industriales y de transporte vinculadas al complejo de exportación de commodities en el AMR, se superpone y genera tensiones con otras prácticas de ocupación, uso y significación del territorio preexistentes en el lugar.



HIDROVÍA PARAGUAY PARANÁ: PRODUCCIÓN, SOBERANÍA Y AMBIENTE (1989 - 2024)

Análisis de la conflictividad socioterritorial emergente en torno al complejo portuario y agroindustrial "Cargill Villa Gobernador Gálvez-Punta Alvear", Argentina.

Julieta Peppino

Junio 2025

Director

A. Gustavo Zarrilli

Codirector

Álvaro Álvarez

Esta tesis está dedicada a las familias que resisten -desde hace más de 20 años- contra Cargill en Villa Gobernador Gálvez y Alvear.

Especialmente, a la memoria de María Angélica González. Por su perseverancia y el afán de colectivizar la lucha.

En homenaje:

A las comunidades que luchan por el arraigo y la dignidad.

A quienes se atreven a enfrentar al poder real.

A todxs lxs que aman y defienden la soberanía del río Paraná.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco profundamente a todas las personas que brindaron su tiempo y su confianza para ser entrevistadas en el marco de esta investigación. Sobre todo, a quienes sufren cotidianamente las consecuencias de un modelo de despojo y aceptaron compartir sus historias de vida con nosotros.

A los pescadores y pescadoras de La Ribera, Bajo Paraná y Bajada Barbi, varones y mujeres de río, por enseñarme a mirar el Paraná con otros ojos.

A Gustavo, por abrirme las puertas al sistema científico y hacerme parte de la comunidad *solchera*. Por la lectura y los comentarios certeros.

A Álvaro, por la rigurosidad académica, la lectura comprometida y la coherencia política. Por ser director, colega y compañero. Por su afán de construir colectivamente en tiempos de individualismo. Gracias por no dejarme caminar en soledad.

Agradezco la gentileza y la confianza de quienes colaboraron en la construcción del trabajo de campo, facilitando y compartiendo entrevistas: Luciano Orellano; Ezequiel, Yamila y Soledad (Posta Sanitaria La Ribera); Verónica Vogelmann y Yanina Mennelli; Viviana, compañera de la República del Paraguay; Ariel Ocantos y Silvia Bianchi. En especial, a Juan y Aida, quienes me recibieron en su casa y me abrieron la puerta de los barrios Ibai Ondo y Santa Inés en Villa Gobernador Gálvez.

A Mariano y Yamila, por su aporte a la construcción de los mapas y piezas gráficas de este trabajo.

Si ha de ser transformadora, la producción de conocimiento será colectiva.

Mi gratitud a los y las colegas que integran los equipos de trabajo transitados durante estos años.

Centro de Estudios de la Argentina Rural (CEAR) de la Universidad Nacional de Quilmes. Gracias por ser mi hogar en el conurbano bonaerense. Por su disposición y profesionalismo.

Centro de Estudios e Investigaciones en Antropología, Arqueología y Memoria (CEAM) de la Universidad Nacional de Rosario. Por permitirme vivir la antropología como un trabajo. Por perseguir y realizar los sueños.

Grupo de Investigación en Infraestructuras y Conflictos Socioterritoriales (GIICSO). Por creer que una ciencia digna es posible y actuar en consecuencia. Por los grandes aprendizajes compartidos y los proyectos que vendrán.

Seis años de tesis no hubieran sido posibles sin el abrazo de los grandes afectos. Por ello, agradezco:

A los amigos y amigas que me dio la antropología, los que bancan siempre: Vicky, Pau, Vir, Juan, Fausto, Sofi, Carla, Anita. Por ser grandes compañerxs desde que caminamos los pasillos de Humanidades y Artes. Por compartir el desafío de hacer Antropología para y con el pueblo.

A Luciana Brugé y Silvia Bianchi, grandes maestras y amigas. Sus enseñanzas son eternas.

A Carla Mora Augier y Clara Lagomarsino, obreras del currículum. Me alegra que hayamos sobrevivido juntas a este doctorado.

A la Yami y a Malcon, por empujarnos a soñar (y poner plazos). Por los reencuentros.

A Nela, por su amistad al pie del cañón.

A mis compañeros y compañeras de militancia. Que este trabajo sea un mojón más en el camino de comprender el mundo para transformarlo.

Agradezco especialmente a mi familia.

Son la certeza, desde hace más de 30 años, que alguien espera por mí a la salida de la escuela. Gracias por contener, sin preguntar. Por ser sostén y sustento.

A Valentín, Ramiro, Diego y Olivia porque lo transforman todo a su paso. Gracias por llenar de sentido la existencia y la lucha por un mundo más justo.

A Cami, por el amor, dos tesis y una Pandemia después. Por ser hogar y sostén. Por convocarme al disfrute.

Gracias a todxs por pensar, crear, soñar conmigo!

Esta tesis contó íntegramente con financiamiento público estatal

Su producción fue posible gracias al otorgamiento de la Beca Interna Doctoral en Temas Estratégicos del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) de la República Argentina (marzo 2019- abril 2025) y la *Bolsa de Doutorado Sanduíche da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior do Brasil* (CAPES) - Código de Financiamento 001 (abril-septiembre 2025).

Agradezco al sistema universitario público argentino, al que debo mi formación de grado y posgrado. En 2009 ingresé a la carrera de Antropología en la Universidad Nacional de Rosario, de la cual me gradué, como Profesora y Licenciada. Fui la primera generación en obtener un título universitario en mi familia. Hoy concluyo mis estudios de posgrado, luego de realizar el Doctorado en Ciencias Humanas y Sociales de la Universidad Nacional de Quilmes. Son más de 15 años de formación gratuita y de calidad que debo al pueblo argentino. No es casualidad. Son conquistas históricas de los trabajadores y trabajadoras. Son políticas de Estado. De allí su relevancia y la necesidad de defender su existencia.

Por más Universidad y por más Ciencia pública y de calidad para todo el pueblo argentino y latinoamericano.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	2
ABREVIATURAS	8
INTRODUCCIÓN.....	10
CAPÍTULO 1. APROXIMACIÓN A LA PROBLEMÁTICA DE ESTUDIO	18
El objeto de estudio en contexto y la relevancia de su abordaje desde las Ciencias Sociales	18
Agronegocio: un modelo para la región	21
Hidrovía Paraguay Paraná	23
El Pago de los Arroyos	28
Los puertos del Área Metropolitana de Rosario.....	31
Cargill: historia y perspectivas	38
¿Desde qué posicionamiento producimos conocimiento?	43
Acerca de la construcción de la problemática y el sujeto de la problemática	46
CAPÍTULO 2. CONTEXTO DE PRODUCCIÓN Y ANDAMIAJE TEÓRICO METODOLÓGICO	63
La era del Antropoceno: crisis sistémica y ruptura metabólica.....	63
Transnacionalización y reprimarización económica en América Latina	70
Modo de apropiación extractivista y Consenso de los Commodities.....	71
Valorización financiera, extranjerización y concentración	74
Fragmentación del espacio estratégico e infraestructuras extractivistas	79
Territorios hidrosociales: agua, poder, soberanía	82
CAPÍTULO 3. HIDROVÍA PARAGUAY PARANÁ. NEOLIBERALISMO, AGRONEGOCIO Y DISCIPLINAMIENTO DEL RÍO	90
Nace una hidrovía bajo el modelo neoliberal.....	92
Reformar el Estado para las corporaciones.....	96
(Des)regulación estatal del comercio de granos	96
Desguace de la industria naval y desmantelamiento de la flota nacional	98
Licitación internacional de la Vía Navegable Troncal y dragado a 32 pies	104
Desmantelamiento de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables	107
Boom de la soja transgénica y expansión de la frontera agrícola	110
La Hidrovía Paraguay Paraná desde la mirada ambiental	114
Estudios de Impacto Ambiental y redes de resistencia	117
“Amoldar la cabeza al sombrero”. Efectos del dragado sobre el ecosistema de humedal.....	121
CAPÍTULO 4. ESPACIALIZACIÓN DEL COMPLEJO PORTUARIO-OLEAGINOSO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE ROSARIO. DISPUTAS EN Y POR EL TERRITORIO HIDROSOCIAL.....	129
Transformación del Gran Rosario en enclave agroexportador.....	129

De cordón industrial a complejo oleaginoso	135
Conflictos socioterritoriales en el espacio costero fluvial	148
<i>Sur, paredón y después...</i>	153
Multiterritorialidad en el territorio hidrosocial	158
El arribo de Cargill al corredor sur	165
AL RAS DEL SUELO: ETNOGRAFÍA DEL TERRITORIO EN CONFLICTO	168
Las localidades de estudio	168
Villa Gobernador Gálvez	168
Alvear	169
Todos los caminos conducen a Cargill	170
El complejo Cargill VGG-Punta Alvear	174
La planta: Cargill VGG	177
Los puertos	179
Los barrios en conflicto	183
Ibai Ondo	183
Santa Inés	187
Bajo Paraná	191
Genealogía de los acontecimientos	197
CAPÍTULO 5. COLONIZACIÓN DEL TERRITORIO Y PRIMERAS RESISTENCIAS EN VILLA GOBERNADOR GÁLVEZ: LA BATALLA DE IBAI ONDO	201
Cambios en el uso del suelo y transformaciones socioterritoriales	203
I zonificación	208
II Zonificación	215
El Acceso a Cargill	223
III Zonificación	225
El territorio como campo de batalla	229
CAPÍTULO 6. UN CONFLICTO ANUNCIADO. TRANSFORMACIONES SOCIOTERRITORIALES Y SUFRIMIENTO AMBIENTAL EN VILLA GOBERNADOR GÁLVEZ	242
“¡No a las cerealeras en centros poblados!”	243
Territorios <i>en sacrificio</i>	255
Cuando desde el cielo llueve y la tierra simbra	257
El desplazamiento de las quintas y la resistencia en Santa Inés	272
El «efecto derrame» en la zona de promesas	280
CAPÍTULO 7. EL CONFLICTO CON LAS FAMILIAS PESCADORAS DEL BAJO PARANÁ	290
Territorio pesquero	291
De lo global a lo local: transformaciones del espacio y acciones de resistencia	304

El Bajo resiste.....	316
“No es asma es polvillo”	322
CONCLUSIONES.....	334
RECOMENDACIONES Y REFLEXIONES FINALES	350
EPÍLOGO	353
REFERENCIAS.....	358
FUENTES CONSULTADAS.....	385

ABREVIATURAS

ADM: Archer Daniels Midland
AGD: Aceitera General Deheza
AGP: Administración General de Puertos
AMR: Área Metropolitana de Rosario
AS: Arroyo Seco
ATFHPP: Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná
BCR: Bolsa de Comercio de Rosario
BID: Banco Interamericano de Desarrollo
CAF: Banco de Desarrollo para América Latina y el Caribe (Ex Corporación Andina de Fomento)
CAPSF: Colegio de Arquitectos de la provincia de Santa Fe Distrito II Rosario
CAPyM: Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas
CD VGG: Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez
CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CIC: Comité Intergubernamental Coordinador de los países de la Cuenca del Plata
CIH: Comité Intergubernamental Hidrovía Paraguay Paraná
COFCO: China National Cereal, Oil & Foodstuff Corporation
COSIPLAN: Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento
CPPC: Cámara de Puertos Privados Comerciales
DNCPyVN: Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables
DNVN: Dirección Nacional de Vías Navegables
ECOM: Ente de Coordinación Metropolitana Rosario
ECOVINA: Ente de Control y Gestión de la Vía Navegable Troncal
ELMA: Empresa Líneas Marítimas Argentinas
ENAPRO: Ente Administrador del Puerto de Rosario
FONPLATA: Fondo para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
HPP: Hidrovía Paraguay Paraná
IAPI: Instituto Argentino para la Producción y el Intercambio
IDR: Instituto de Desarrollo Regional
IIRSA: Iniciativa para la Infraestructura Regional Sudamericana
INTA: Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria

ITPEIA: Informe Técnico Preliminar de la Evaluación del Estudio de Impacto Ambiental
JNG: Junta Nacional de Granos
LDC: Luis Dreyfus Company
MERCOSUR: Mercado Común del Sur
OGM: Organismos Genéticamente Modificados
PE: Pueblo Esther
PGSM: Puerto General San Martín
PHPP: Proyecto Hidrovía Paraguay Paraná
SL: San Lorenzo
SMAyDS: Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable de la provincia de Santa Fe
TCP: Tratado de la Cuenca del Plata
TE: Taller Ecologista
UNASUR: Unión Suramericana de Naciones
UNL: Universidad Nacional del Litoral
UNR: Universidad Nacional de Rosario
VC: Villa Constitución
VGG: Villa Gobernador Gálvez

INTRODUCCIÓN

La navegación de las aguas constituye el más antiguo y extendido medio de comunicación e intercambio entre los pueblos del mundo. El desenvolvimiento de las relaciones comerciales y socioculturales a lo largo de la historia de la humanidad fueron surcadas a través de ríos y mares. Lo mismo aconteció con los procesos de colonización, ya que fue por medio de las aguas que se abrieron paso las primeras potencias imperiales de Europa occidental.

Tras la Conquista y la subordinación de América al «sistema mundo» (Wallerstein, 2010), se impusieron diferentes procesos de dominación sobre el continente. Asimismo, ante cada ofensiva existieron resistencias. Aquello devino en la configuración de un entramado de relaciones económicas y políticas, entre cuyos resortes principales se ubicaron: la posesión de la tierra, la libre navegación de los ríos y el control de puertos y aduanas.

Por su parte, la Cuenca del Plata constituyó desde tiempos prehispánicos un escenario propicio para el desenvolvimiento de los pueblos de la región. A la vera de los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y el Río de la Plata se expandieron importantes comunidades, que ofrecieron las primeras resistencias indígenas frente al arribo de los conquistadores. Desde entonces, ríos y cuencas se configuraron como «territorios en disputa» desde una dimensión económica, geopolítica y ambiental.

Junto a Alcira Argumedo, podemos pensar que:

El proceso de la Conquista y la colonización planteó a los pueblos precolombinos y a los contingentes esclavos una solución de continuidad de tal magnitud con su existencia anterior que, para las mayorías sociales que tiene sus raíces en ellos, hace imposible pensar el desarrollo histórico en términos lineales, como una evolución continua y ascendente. Esa experiencia traumática [...] se reproduce en los interrogantes y contradicciones más sustantivas del presente. En un punto de vista que recoge la experiencia de cinco siglos y cuestiona severamente la lógica de las relaciones impuestas a las clases populares latinoamericanas por el Occidente central y sus aliados locales. Que se pregunta si es éste el resultado necesario del progreso, si es éste el único papel que le cabe a América Latina en el despliegue de la historia universal. (Argumedo, 2009, p. 140)

El hecho traumático de la Conquista, como vertebrador de un proyecto colonizador y de dependencia, habilitó la configuración de dos grandes patrones socioculturales: el «oligárquico señorial» y su contrapartida, el «nacional popular» (Argumedo, 2009). Sobre el primero se asentaron las relaciones neocoloniales. El segundo es producto de una construcción colectiva que procesa, transmite y reelabora las experiencias de resistencias y las aspiraciones de autonomía, justicia y libertad, de generación en generación. Estos patrones constituyen dos grandes «matrices teórico políticas» (Argumedo, 2009) de pensamiento en las que abrevan los proyectos históricos políticos en pugna en Latinoamérica. Desde ese lugar epistémico, inscribimos «el problema de la Hidrovía Paraguay Paraná» en el marco de una conflictividad de largo aliento por el uso de los bienes comunes del territorio del Plata.

Si bien el programa Hidrovía Paraguay Paraná encontró asidero en la creatividad neoliberal de la década de 1990, su significado se ancla en un tiempo histórico «profundo», como complemento de un proyecto de dominación geopolítica que tiene al río como uno de sus principales baluartes (Peppino, 2023). Esta situación amerita interrogarse por los procesos históricos que habilitaron y habilitan la configuración de este entramado de poder, como mediador de las relaciones sociedad/naturaleza (Alimonda et al., 2017).

La Hidrovía Paraguay Paraná (HPP) (Figura 1) constituye una infraestructura fluvial que se extiende a lo largo de 3342km, desde el Puerto de Cáceres, en el Mato Grosso brasileiro, hasta el puerto de Nueva Palmira (Uruguay), pasando por Puerto Bush (Bolivia), Asunción (Paraguay) y los puertos del Área Metropolitana de Rosario (Argentina), entre otros.



Figura 1. *Hidro vía Paraguay Paraná*

Fuente: Comité Intergubernamental Hidrovía Paraguay Paraná, 2024

El proyecto fue institucionalizado a escala regional, a partir de la firma del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná (ATFHPP), en el marco de la reunión cumbre de presidentes de la Cuenca del Plata realizada el 26 de junio de 1992, en Las Leñas, Mendoza, Argentina. Allí se propuso:

[...] facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto Cáceres - Puerto Nueva Palmira) [...] en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata, mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar. (ATFHPP, 1992, Art 1)

A partir del año 2000 se inscribió en un nuevo programa regional para el ordenamiento del territorio integrándose a la cartera de proyectos de la Iniciativa para la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA).

Partimos de considerar, que, a partir de la década de 1990, en un contexto de avance del neoliberalismo y de consolidación de un «modo de apropiación extractivista» (Gudynas, 2016) en América Latina, el proyecto Hidrovía Paraguay- Paraná ofició como instrumento para la expansión del agronegocio en la Cuenca del Plata, con énfasis en la

expansión del complejo sojero. En Argentina, su desarrollo combinó un doble poder infraestructural, que implicó: por un lado, el disciplinamiento de los ríos Paraguay y Paraná, mediante intervenciones técnicas para optimizar la navegabilidad; por otro lado, la expansión de complejo agroindustrial y portuario en el Área Metropolitana de Rosario (AMR), de la cual Villa Gobernador Gálvez y Alvear son un claro exponente.

Como hipótesis de trabajo, consideramos que el avance de las mega infraestructuras portuarias, industriales y de transporte vinculadas al complejo de exportación de commodities en la Cuenca del Plata, fundamentalmente a partir de la década de 1990, se superpuso y generó tensiones con otras prácticas de ocupación, uso y significación del territorio preexistentes en el lugar. Como consecuencia, emergió un escenario de conflictividad socioterritorial y ambiental, a cuyo análisis en este trabajo nos proponemos aportar.

En función de dicha construcción hipotética el objetivo de esta tesis fue estudiar el desarrollo de la Hidrovía Paraguay Paraná en Argentina durante el período 1989-2024, a partir del análisis y la problematización de la conflictividad socioterritorial y ambiental generada por la expansión de la infraestructura agroindustrial y portuaria en el corredor sur del Área Metropolitana de Rosario, en la provincia de Santa Fe. Para ello, tomamos como referencia empírica de nuestro estudio el conflicto socioterritorial y ambiental emergente a partir del año 2003 en torno al complejo agroindustrial y portuario “Cargill Villa Gobernador Gálvez- Punta Alvear”¹.

A partir de ese propósito general, la especificidad de la problemática se orientó a partir de los siguientes interrogantes: ¿Cómo se imbricó el Proyecto Hidrovía Paraguay Paraná con la expansión del agronegocio en la región a partir de la década de 1990? ¿Cuál fue el proceso histórico- político que posibilitó el desarrollo de un enclave agroindustrial-portuario-exportador en el territorio costero fluvial del AMR y qué transformaciones socioterritoriales se generaron en el espacio hidrosocial? ¿Qué características asumió ese proceso en el corredor sur del área metropolitana? ¿De qué manera se imbricaron los actores estatales, corporativos y las comunidades locales en la producción del territorio? ¿Qué instrumentos legales y políticos posibilitaron la espacialización de las

¹ Esta problemática constituye una reelaboración del primer Plan de Trabajo presentado para la admisión en el Doctorado en Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad Nacional de Quilmes (2018). El nuevo Plan de Trabajo fue presentado y aprobado -en julio de 2021- por la Comisión de posgrado de dicha institución. En consecuencia, la revisión de antecedentes específicos y el trabajo de campo fueron realizados, fundamentalmente, a partir de ese período.

infraestructuras portuarias y agroindustrias del AMR, a orillas del río Paraná? ¿Qué característica asumió la conflictividad ambiental emergente en los barrios costeros de VGG y Alvear? ¿Cómo se construyeron y articularon los procesos de resistencia de las comunidades locales?

Para el abordaje de la problemática se siguió una metodología cualitativa, que combinó la utilización de diversas estrategias de construcción de la información propias de las Ciencias Sociales. Se asumió una perspectiva de análisis multiescalar del objeto de estudio (global-regional-local) y se contemplaron múltiples dimensiones de abordaje (económica-política-sociocultural-territorial-ambiental). En el proceso de construcción de conocimiento primó una perspectiva antropológica, que puso énfasis en el estudio etnográfico del conflicto.

El contenido de este trabajo se estructura en siete capítulos, organizados en dos grandes apartados. En el primer apartado se incluyen dos capítulos con consideraciones teórico metodológicas y epistemológicas, junto a los dos primeros capítulos de análisis de la problemática. El segundo apartado cuenta con un segmento introductorio de descripción etnográfica y tres capítulos de análisis del conflicto en VGG y Alvear.

Se inicia este trabajo con un primer capítulo, dónde nos proponemos compartir y problematizar el proceso de construcción de la problemática de estudio. Se recuperan las nociones de hidrovía y agronegocio -y su interrelación- a fin de comprender el desarrollo de la HPP en la Cuenca del Plata, y se describen las principales características geográficas y geopolíticas que presenta la región y el objeto de estudio. A continuación, se comparten un conjunto de consideraciones epistemológicas y metodológicas acerca del proceso de construcción de conocimiento. Por último, se fundamenta la adopción de una mirada multiescalar y de una perspectiva antropológica, con foco en el abordaje etnográfico de la conflictividad ambiental.

En el segundo capítulo, nos proponemos caracterizar el contexto histórico-político en que fue elaborada esta investigación, en el marco de una crisis orgánica y multidimensional del capitalismo. En primer lugar, se recuperan las implicancias del desenvolvimiento de un modelo de «acumulación por desposesión» (Harvey, 2005) en América Latina, en un contexto histórico de transición signado por la era del Antropoceno. En segundo orden, se analizan las características que asume el paradigma hegemónico de inserción de la región al sistema mundo capitalista, propio de un modo de apropiación extractivista,

sustentado en un proceso de la valorización financiera, reprimarización, concentración y extranjerización de las economías latinoamericanas. En ese marco, se reflexiona acerca del rol que cumplen los proyectos de infraestructura, y, particularmente, la infraestructura de transporte, tras el boom de los commodities a inicios del nuevo milenio. Por último, se ponen en diálogo los conceptos de territorio, poder, agua y soberanía, y se reflexiona acerca del espacio de estudio como un «territorio hidrosocial».

El tercer capítulo sigue el propósito de historizar el desarrollo del Proyecto Hidrovía Paraguay Paraná (PHPP) como arteria nodal de la infraestructura de transporte del «modelo de apropiación extractivista» (Gudynas, 2016) en la región, fundamentalmente en su dimensión agroexportadora. En un primer momento se contextualiza el desenvolvimiento del proyecto durante la década de 1990, ante un escenario de Reforma (neoliberal) del Estado en Argentina. En un segundo momento, se problematiza el abordaje del problema “Hidrovía” desde una dimensión ambiental.

El capítulo cuarto nos sitúa en la región de estudio. En efecto, el objetivo es analizar y describir el proceso de espacialización del complejo portuario y agroindustrial sobre el territorio costero fluvial del AMR. En esa dirección, primero, se estudia el proceso histórico-político que dio lugar al desarrollo de terminales portuarias privadas y de la industria aceitera desde fines de la década de 1970, y sus implicancias desde una dimensión socioterritorial. Luego, se abordan las singularidades que adquirió el avance de la «infraestructura extractivista» (Álvarez, 2023) en el sector sur del corredor y se analiza el desarrollo de una multiterritorialidad en el espacio hidrosocial. Finalmente, se dedica un último apartado a examinar el contexto en que se produce el arribo de la transnacional Cargill al sur del área metropolitana y su posición en la región.

La segunda parte de esta tesis comienza con la descripción etnográfica del «el territorio en conflicto»: los barrios, las infraestructuras y los sujetos que interactúan. Los capítulos que componen este segmento fueron distribuidos de acuerdo a su referencia geográfica y jurisdiccional. Los dos primeros analizan el desenvolvimiento del conflicto en la ciudad de VGG. El último pone el foco en la localidad de Alvear. En ese sentido, nos interesa «desocultar» las relaciones de dominación desplegadas sobre el territorio y las personas que lo habitan, así como las estrategias y acciones de resistencia sostenidas por las comunidades de los barrios implicados.

El capítulo cinco es, probablemente, el que más tecnicismos presenta. Sin embargo, su contenido es relevante para comprender el proceso que recorre una empresa transnacional para instalar un puerto y una planta aceitera en la ribera del Paraná. El objetivo específico de este capítulo es analizar el proceso de «colonización del territorio» desplegado por Cargill tras su arribo al corredor sur del AMR, así como las primeras acciones de resistencia articuladas en VGG con el fin de evitar su instalación en el lugar. En un primer apartado, se describe y analiza el proceso político y legislativo que generó las condiciones para el establecimiento de esta mega obra de infraestructura, mediante la aprobación de un proceso de rezonificación (cambio en el uso del suelo) desarrollado entre los años 2003 y 2007. En ese período se incluye también la construcción de una obra vial de acceso al puerto. En un segundo apartado, se estudian las estrategias políticas desplegadas por la empresa para el dominio del espacio -fuera del ámbito legislativo- y su correlato en la experiencia de vida de los vecinos y vecinas de los barrios Ibai Ondo y Santa Inés.

Finalmente, los últimos dos capítulos tienen la intención de sistematizar y problematizar la información construida durante el trabajo de campo, en relación a la conflictividad socioterritorial y ambiental. Su riqueza reside en la recuperación de los testimonios y la puesta en relación de las diversas voces que hacen parte del conflicto. Para ello fue fundamental el análisis y problematización de las entrevistas realizadas y su triangulación otros documentos y archivos relevados durante la investigación.

En el sexto capítulo, se analizan las transformaciones socioterritoriales y la conflictividad ambiental emergente en los barrios Ibai Ondo y Santa Inés desde el establecimiento del complejo Cargill VGG. Primero, se abordan los diversos argumentos esgrimidos en torno al Informe Técnico Preliminar presentado por la empresa en 2004. En segundo lugar, se da cuenta de las transformaciones socioterritoriales producidas en ambos barrios de VGG y las diferentes estrategias que se asumieron como parte de un proceso de resistencia. Finalmente, se recuperan los principales fundamentos económicos que buscaron sopesar la incidencia de la problemática ambiental en el conflicto.

Por último, el capítulo número siete bucea en la experiencia del barrio Bajo Paraná. Allí nos proponemos analizar el conflicto socio territorial y ambiental emergente entre Cargill y un conjunto de familias pescadoras de la localidad de Alvear. En primer lugar, se describen las condiciones que presenta el territorio pesquero y su importancia en el marco de la territorialidad hidrosocial del AMR. En segundo lugar, se estudian las

transformaciones socioterritoriales producidas en el lugar, poniendo el acento en las tensiones generadas como resultado de la superposición de la infraestructura extractivista y el territorio pesquero. En tercer lugar, se documentan las principales problemáticas socioambientales generadas en la naturaleza y la salud de la población como consecuencia de la contaminación del aire con residuos sólidos proveniente de la manipulación de las semillas y derivados de soja.

CAPÍTULO 1. APROXIMACIÓN A LA PROBLEMÁTICA DE ESTUDIO

No hay denuncia del mundo verdadera sin compromiso de transformación, ni compromiso sin acción. (Freire, 2009, p. 98)

La Hidrovía Paraguay Paraná constituye la principal infraestructura de transporte del complejo de exportación de commodities de la Cuenca del Plata. Partiendo de esa consideración, los primeros aportes de esta tesis están vinculados al debate sobre dos grandes interrogantes en los que se liga el sentido del objeto de investigación. Nos preguntamos: ¿Qué es una Hidrovía? y ¿Qué es el agronegocio? A fin de comprender cómo se imbrica el desarrollo de la HPP con la expansión del modelo de agronegocio en la región y la importancia de su estudio en el marco las Ciencias Sociales.

El objeto de estudio en contexto y la relevancia de su abordaje desde las Ciencias Sociales

Las cuencas hidrográficas constituyen espacios de gran importancia para las poblaciones humanas que requieren del acceso al agua dulce y otros bienes comunes del espacio ecosistémico para el desarrollo de la vida². “Una cuenca es un territorio cuyas aguas fluyen hacia un mismo río, lago o mar. Las tierras altas constituyen sus límites, separándola de la cuenca vecina, donde el agua escurrirá hacia otro río, lago o mar” (Comité Intergubernamental Coordinador de los países de la Cuenca del Plata [CIC], 2024). América del Sur dispone de una amplia red de cuencas y regiones hidrográficas. Las más relevantes son las de los ríos Amazonas, Orinoco y la Cuenca del Plata. En su conjunto cubren 10.400.000 km². Si se considera que Sudamérica cuenta con un territorio total de 17.892.000 km², esto significa que casi el 70% del continente está constituido por cuencas hidrográficas con ríos naturalmente navegables. El 75% de los recursos hídricos superficiales corresponden a cuencas compartidas por dos o más países (Comité Intergubernamental Hidrovía Paraguay Paraná [CIH], 2024).

La Cuenca del Plata (Figura 2) constituye la quinta cuenca hidrográfica más importante del mundo y la tercera en extensión en Sudamérica. Se extiende a lo ancho de 3.170.000

² Entre las cuencas hidrográficas más grandes del mundo se encuentran las cuencas suramericanas del Amazonas y del Plata, las del río Congo y el río Nilo en el continente africano; la del mar Caspio (Asia-Europa) y la Cuenca del río Mississippi en Estados Unidos (Terrazas, 2016).

km², sobre el territorio de cinco países: la República Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, la República Federativa de Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay.



Figura 2. Cuenca del Plata
Fuente: CIC, 2024

La hidrografía de la Cuenca está formada por los sistemas hídricos de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, además del Río de la Plata donde desembocan los cursos de agua. Las áreas de drenaje de estos ríos conforman las principales subcuencas del sistema. De acuerdo a las condiciones naturales, presenta un carácter estratégico para la reproducción de la vida en el planeta: comprende uno de los sistemas de humedales más grandes del mundo, contiene ecosistemas de gran diversidad y una de las mayores reservas de agua dulce, que recarga entre otros sistemas al Acuífero Guaraní (Zarrilli, 2018).

Desde una perspectiva económica, la potencialidad de sus ecosistemas resulta atractiva para el desarrollo de la producción agrícola a gran escala, forestal, ganadera, de la minería y otras actividades extractivas. También contiene importantes cordones industriales en algunas de las principales ciudades que engloba la región. Sin embargo, la producción de commodities domina la economía del Plata, con preponderancia del complejo soja. A

escala global, se destaca la producción de soja en Brasil, principal productor de soja del mundo y del complejo agroindustrial del Gran Rosario, primer polo de producción de oleaginosas.

La diversidad que aflora en la naturaleza es comparable a la pluralidad de las culturas que abarca, incluso aquellas que preexisten a la conformación de los Estados Nacionales. Si bien los ríos definen la delimitación de la Cuenca como territorio geográfico, los procesos históricos resultan constitutivos del sujeto sociopolítico que habita, produce y significa el territorio. A lo ancho de la Cuenca los pueblos comparten una historia común de dominación y resistencias, en la que se resignifica la experiencia de los pueblos originarios de la región; de los procesos de colonización y evangelización de la Compañía de Jesús; de la gesta independentista y la Liga de los Pueblos Libres comandada por Artigas; de las Ligas Agrarias y Campesinas de la segunda mitad del siglo XX, entre otras experiencias político culturales sobre las que se fue configurando el territorio, a partir de los proyectos políticos en pugna. La disputa por el agua, fuente para la reproducción de la vida y el comercio, ha vertebrado a través de los siglos la construcción del espacio. Con ese eje común, las cartografías de la región se solapan en el tiempo (Figura 3).



Figura 3. Cartografías de la Cuenca del Plata

Elaboración propia en base a Rodríguez Nazer, 2023, p.82; Asociación Geográfica Española en Jesuitak, 2024

Hacia la década de 1960, el territorio fue reconocido como un sistema político, a partir del acuerdo mutuo de los países que lo integran. En la I Reunión Ordinaria de Cancilleres, celebrada en Buenos Aires, el 27 de febrero de 1967, se institucionalizó el Sistema de la Cuenca del Plata (CIH, 2024). La formalización de aquella iniciativa llegaría dos años después con la firma del Tratado de la Cuenca del Plata (TCP), cuyo principal objetivo fue “[...] promover el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca, en sus áreas de influencia directa y ponderable” (TCP, 1969). En ese marco comenzó a gestarse el proyecto que sería, más tarde, reconocido por medio del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná. A mediados de la década de 1990, este programa de infraestructura regional se constituirá como una de las piezas clave en la logística de exportación de commodities, en un escenario de avance del modelo de agronegocio en la región.

Agronegocio: un modelo para la región

El «agronegocio» constituye un modelo productivo, económico y social, cuyo desenvolvimiento -a partir de la década de 1990- debe comprenderse como parte del avance de un modelo neoliberal, asentado en políticas de reprimarización económica, valorización financiera y neoextractivismo. De acuerdo a lo señalado por Carla Gras y Valeria Hernández “[...] este modelo socio-productivo se apoya en cuatro pilares fundamentales (tecnológico, financiero, productivo y organizacional) cuya dinámica en red le permite integrar cadenas de valor transectoriales y distribuir el riesgo productivo en diferentes regiones y actividades” (Gras y Hernández, 2024, p.67).

El pilar tecnológico, con las biotecnologías de derecho privado y las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación (TICs), permitió desarrollar ventajas competitivas potenciando las ventajas comparativas. El pilar financiero actuó “por arriba”, mediante la intervención de los especuladores institucionales que presionaron incrementando la demanda y haciendo subir los precios de los commodities agrícolas (en particular de la soja), y “por abajo”, a nivel local, a través de las estrategias implementadas por los productores y empresarios, quienes organizaron la producción, el almacenamiento y la comercialización de su producción en función de las “herramientas” financieras. En el pilar productivo, los factores tierra y trabajo se vieron directamente interpelados por la nueva lógica de negocio, adoptando formas acordes con ella: por un lado, una dinámica de acaparamiento de la tierra no solo vía compra sino, de manera más general, mediante el alquiler; y por otro, la tercerización de las labores agrícolas. Finalmente, el pilar

organizacional se expresó en la implementación de nuevas herramientas de gestión (apoyadas en las TICs), cuya incidencia en la noción misma de empresa llevó a una profunda reconfiguración de las prácticas productivas, políticas, sociales e institucionales del sector y, con ello, a la fundación de nuevas identidades profesionales (Gras y Hernández, 2024).

Bajo estos parámetros, el modelo de agronegocio en la Cuenca del Plata se ancló fuertemente en el monocultivo de soja genéticamente modificada. Este crecimiento se tradujo en un cambio en el perfil productivo de la región que atraviesa el corredor HPP y se profundizó a partir de la aprobación del cultivo de Soja *Roundup Ready* (RR) en los diferentes países del Cono Sur. El modelo de sojización se expandió a partir de la implementación de un paquete tecnológico que combinó tres pilares fundamentales: la producción de Organismos Genéticamente Modificados (OGM), la siembra directa y la aplicación de agrotóxicos, entre los cuales se destacó el uso de plaguicidas (Robin, 2016; Gárgano, 2022). Esto se complementó con la incorporación de nuevas tierras a la explotación agropecuaria, que llevó al acaparamiento de tierras en regiones extra pampeanas y la expulsión de comunidades rurales e indígenas (Castilla y Smith, 2021).

La soja RR contaba con la propiedad de poder ser cultivada mediante la técnica de siembra directa, es decir, sin necesidad de labranza previa del uso. Este sistema supuso un modelo técnico de cultivo estandarizado y adaptable a contextos geográficos diversos (Gárgano, 2022, p. 76), que se combinó con la intensificación del uso de «agrotóxicos» (Schmidt, Castilla y Toledo López, 2024) para la destrucción de malezas. Bajo estos nuevos parámetros de producción, aumentó la productividad por hectárea y se extendió la frontera agrícola a regiones extra pampeanas. Los volúmenes producidos se incrementaron: entre 1990/1991 y 2015/2016 el crecimiento del área sembrada en Argentina superó los 15,5 millones de hectáreas³ y creció en 47,9 millones (m) el volumen de toneladas producidas (IDR, 2018, p. 79).

En el proceso de expansión de los monocultivos transgénicos sobre la Cuenca del Paraná incidieron un conjunto de transformaciones técnicas en materia de ingeniería de transporte y logística, ingeniería hídrica e ingeniería genética (Álvarez, 2021). En ese contexto, “se reconvirtieron los macrosistemas técnicos, fundamentalmente en el transporte, emplazando sobre el río una hidrovía con múltiples articulaciones portuarias

³ Lo que representa una superficie equivalente a la mitad de Italia.

y logísticas” (Álvarez, 2021b, p.5). Recuperamos la caracterización del modelo de agronegocio (en su referencia inmediata con el proceso de sojización en la Cuenca del Plata) en vinculación con la noción de hidrovía anteriormente dispuesta, en tanto entendemos que en esa interdependencia agronegocio-hidrovía se imbrica la razón de ser del proyecto HPP.

Hidrovía Paraguay Paraná

Las cuencas hidrográficas son territorios estratégicos para el crecimiento y la integración económica de las naciones, particularmente, por su directa gravitación en el comercio regional e internacional. “Cuando una cuenca hidrográfica, dotada de infraestructura y servicios de transporte y logística, cumple con una serie de requisitos que hacen a la seguridad y a la navegación, es considerada una hidrovía” (Instituto de Desarrollo Regional [IDR], 2018, 51).

Un río no es por sí mismo una hidrovía a pesar de su condición como vía navegable. Esa es la primera consideración de significancia que haremos a fin de no homologar el sentido de la obra hídrica con el espacio natural que sirve de sustento a la misma. Para que un curso de agua se transforme en una hidrovía debe construirse una infraestructura que permita o mejore el desempeño del transporte fluvial sobre la misma.

Para ello, se interviene en su ecosistema a partir de actividades antrópicas tales como: señalización ⁴ , ensanchamiento ⁵ , balizado ⁶ , profundización ⁷ y rectificaciones, entre otras. De esta manera, se dota al curso de agua de mayor aptitud para la navegación y se agiliza el comercio interno y externo de mercancías. (Cauce, 2020, p.3)

En relación a la condición de las vías navegables suramericanas, el Banco de Desarrollo para América Latina y el Caribe (CAF) explicita que la transformación de los ríos en “verdaderas hidrovías” demanda “tiempo y esfuerzo”, ya que si bien se cuentan con ríos

⁴ Colocación de signos que imparten la información necesaria a los usuarios que transitan los ríos que componen la HPP, se identifican con boyas y balizas.

⁵ Adecuación del canal navegable y pasos críticos por curvas o estrechamientos para permitir una mayor eficiencia en la navegación para maniobras o cruces de barcas.

⁶ Balizamiento es la colocación de señales luminosas (de color rojo y verde) para garantizar una navegación más segura y precisa.

⁷ Se realiza para obtener mayor calado en la vía navegable para que puedan transitar buques de mayor cantidad de pies para navegar.

naturalmente navegables “se carecen de hidrovías que aporten significativamente al desarrollo económico y social de la región [...]” (2016, p. 37) (Figura 4).



Figura 4. De río a hidrovía
Fuente: Terrazas, 2016, p. 36

Entre las principales ventajas del transporte fluvial se destaca la posibilidad de trasladar grandes volúmenes de carga por largas distancias, con un menor gasto energético (respecto del transporte vial y ferroviario). Esto reduce, considerablemente, el costo de flete por unidad de carga: la capacidad de carga de una barcaza (1.600 toneladas) es equivalente a la de 4 vagones de ferrocarril de 40 toneladas o de 80 camiones de 20 toneladas (Terrazas, 2016). En ese sentido, la experiencia del desarrollo hidrovial a lo ancho del mundo da cuenta de la optimización de las condiciones para la inserción en el comercio global, otorgando mayor competitividad a determinadas fracciones de capital sobre otras en el reparto de la riqueza socialmente producida.

Entre las hidrovías más importantes del mundo se destacan las de los ríos Rhin, Main y Danubio (Europa), de una longitud de 171 kilómetros; la del Volga-Báltico en Rusia, conformada por una serie de canales y ríos que unen el río Volga con el mar Báltico a través del río Neva (su longitud total entre Cherepovets y el Lago Onega es 368 kilómetros); la hidrovía del río Yangtsé, en China, considerado el río más largo de Asia y el tercero en el mundo; y la hidrovía Misisipi-Ilions, que comunica la producción de granos norteamericana con el Golfo de México (Comité Intergubernamental Coordinador de los países de la Cuenca del Plata [CIC], 2024). Por las características que presenta, la

HPP se ubica entre las principales hidrovías del mundo con una profundidad de navegación de 25 a 34 pies⁸.

A partir del año 2000 el proyecto HPP fue incorporado dentro de la cartera de proyectos de IIRSA⁹. Esta iniciativa fue impulsada en el contexto de un «nuevo regionalismo» en América Latina, promovido por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) que reelaboró los lineamientos del paradigma de «regionalismo abierto» hegemónico durante el inicio del modelo neoliberal (Álvarez, 2021). Ante ese escenario, la profundización del modo de apropiación extractivista, a partir de «nuevos consensos» (Svampa, 2012) requirió de la adaptación de la infraestructura existente y la construcción de nuevas obras acordes a los patrones productivos y de circulación de las mercancías.

El plan de acción elaborado por el BID implicaba un “ambicioso programa a 10 años, con una agenda de proyectos consensuada por los 12 países de Sudamérica en las áreas de energía, transporte y telecomunicaciones, con el propósito de fortalecer la apertura comercial [...] y la convergencia regulatoria regional” (Álvarez, 2021 p. 138). La IIRSA se planificó a partir de la demanda concreta de circulación de las mercancías hidrocarburíferas, minerales, genéticas, acuáticas y agropecuarias. En función de ese carácter tuvo “un diseño centrífugo, extractivo, de expulsión de riquezas hacia los centros de demanda” (Ceceña, Aguilar y Moto, 2007, p. 17).

En el año 2009 la IIRSA fue incorporada al Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión Suramericana de Naciones (UNASUR) y amplió tanto su cartera de proyectos como los montos de inversión (Álvarez, 2016). Desde allí se planificó el ordenamiento del territorio sudamericano a partir de diez Ejes de

⁸ Las hidrovías continentales presentan profundidades que van entre los 6 a 9 pies (mínimos en Yang-tsé y Mississippi), alrededor de los 13 pies en Danubio y Volga y con máximos de 34, 45 y 75 pies para la Hidrovía Paraguay-Paraná, Mississippi y Rhin (en ciertos tramos), respectivamente. (CIH, 2024). Una de las características que se destaca a favor de la Hidrovía Paraguay-Paraná es la profundidad natural de los ríos y el hecho de funcionar sin esclusas en sus tramos principales, desde el río Paraguay hasta la salida oceánica a través de los ríos Paraná y de la Plata. A diferencia de ello, el Mississippi utiliza 37 esclusas, 19 el Danubio, 8 el Volga, 2 el Yang-tsé y 12 el Rhin.

⁹ La Integración física es uno de los rasgos más importantes en el intento de conformar un área común suramericana. Esta idea fue puesta en discusión por primera vez en el marco de la cumbre de Brasilia, en la Primera Reunión de presidentes de América del Sur, realizada entre el 31 de agosto y el 1 de septiembre de 2000. La promoción de un proyecto común que integre a los doce países de América del Sur como un mecanismo institucional de coordinación de acciones intergubernamentales fue propuesta por Brasil con el objetivo concreto de “construir una agenda común para impulsar proyectos de integración de infraestructura de transportes, energía y comunicaciones” y fue designada con el nombre de IIRSA (Álvarez, 2016, p.5).

Integración y Desarrollo (EID)¹⁰: Andino, Andino del Sur, Capricornio, Hidrovía Paraguay-Paraná, Amazonas, Escudo Guayanés, Del Sur, Interoceánico Central, MERCOSUR-Chile, Perú-Brasil-Bolivia (Figura 5). Ceceña, Aguilar y Moto (2007) señalan que los principales ejes corresponden al Cono Sur, ya que articulan el área que concentra la mayor parte del PBI sudamericano.

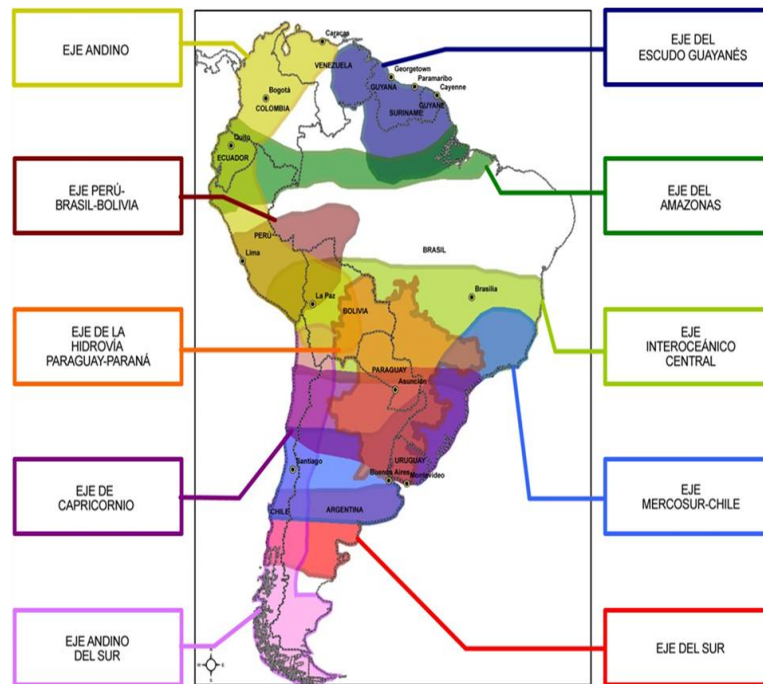


Figura 5. *Ejes de Integración y Desarrollo, IIRSA- COSIPLAN*
Fuente: IIRSA, 2011 citado en Álvarez, 2021, p. 173

Bajo esta subdivisión del territorio, la Hidrovía Paraguay Paraná conforma el corte longitudinal que integra de norte a sur la región sudamericana central y atraviesa la jurisdicción de Brasil, Paraguay, Bolivia, Argentina y Uruguay. Se trata de un eje de integración norte-sur, que, a su vez, se articula con el Eje de Capricornio y el Eje MERCOSUR-Chile, lo que permite la comunicación horizontal del tránsito fluvial con los corredores bioceánicos. Asimismo, resulta relevante -desde una visión estratégica- la conexión fluvial entre los ejes Amazonas, Capricornio y HPP a través de los ríos Madeira, Beni, Paraguay y Paraná.

¹⁰ Un EID es una franja multinacional de territorio que incluye una cierta dotación de recursos naturales, asentamientos humanos, áreas productivas y servicios logísticos. Esta franja es articulada por la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones que facilita el flujo de bienes y servicios, de personas y de información tanto dentro de su propio territorio como hacia y desde el resto del mundo (IIRSA, 2024).

La vía navegable recorre los ríos Paraguay y Paraná, y sus afluentes, el Canal Tamengo y la desembocadura en el Río de la Plata. En territorio argentino atraviesa las provincias de Formosa, Chaco, Santa Fe, Misiones, Corrientes, Entre Ríos y Buenos Aires. El corredor tiene un área de influencia de aproximadamente 5 millones de km² e incluye una población de cerca de 70 millones de habitantes.

A lo largo de su curso se distinguen diferentes segmentos sobre los ríos Paraguay y Paraná (Figura 6), con características particulares de acuerdo a su extensión y profundidad mínima (Gobierno de Santa Fe, s/d).

Sobre el río Paraguay se identifican los tramos:

- Cáceres – Corumbá: 672 km.
- Corumbá- Asunción: 1.140km.
- Asunción- Confluencia: 390km.

Sobre el río Paraná se identifican 3 tramos principales¹¹:

- Confluencia- Santa Fe: 656 km.
- Santa Fe- PGSM: 124km.
- PGSM- bifurcación hacia Nueva Palmira: 283km.

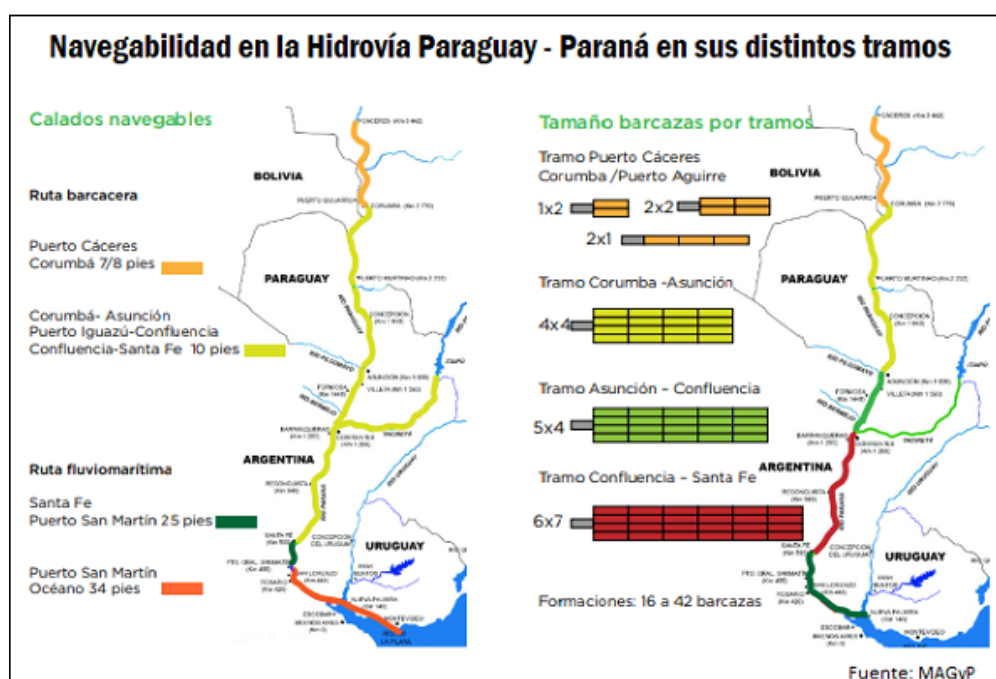


Figura 6. Tramos Hidrovía Paraguay Paraná
Fuente: Treboux y Terré, 2022

¹¹ Se incorpora también al corredor el tramo del río Paraná Foz do Iguazú- Confluencia: 680 km.

El tramo principal de la HPP está conformado por el río Paraná. El *Paraná*, en lengua guaraní «pariente del mar», se encuentra entre los ríos más caudalosos del mundo. Nace en la confluencia de los ríos Grande y Paranaíba, entre los estados brasileños de São Paulo, Minas Gerais y Mato Grosso do Sul. Fluye principalmente en dirección sur-sudoeste y desemboca, junto al río Uruguay, en el Río de la Plata, en la provincia de Buenos Aires, Argentina. El río Paraguay tributa al río Paraná al norte de la ciudad argentina de Corrientes. A lo largo de sus 2570 km se identifican tres tramos principales: superior, medio e inferior¹².

La «Vía Navegable Troncal» (VNT) de la HPP integra un sistema de canales trazado sobre los ríos Paraná, Paraná de las Palmas y el Río de la Plata, que encauza la salida de las embarcaciones hacia el océano tras su paso —obligado— por puertos uruguayos. (Ministerio de Transporte, 2024). El tramo norte de la VNT se desarrolla desde Confluencia a Santa Fe, sobre el tramo medio del río Paraná y es utilizado principalmente para el tránsito de barcas. El tramo sur se extiende desde la ciudad de Santa Fe, sobre el Paraná Inferior (36 pies) y el Paraná de las Palmas (34 a 36 pies), hasta su desembocadura en el Río de la Plata (Latinconsult, 2020). Desde Confluencia al Océano la longitud argentina de la vía es de 1477 km, sobre los cuales se ubican 79 puertos (Ministerio de Transporte, 2024).

Como señalamos al inicio, la expansión de esta infraestructura fluvial sobre el Paraná constituyó el plafón para el desarrollo de un mega polo portuario y agroindustrial en el territorio costero del Área Metropolitana de Rosario. Se consolidó así un «poder infraestructural» (Herrera Santana, 2019) de carácter dual, que condujo a la reconversión del territorio en el principal enclave agroportuario del modelo de agronegocio en la región.

El Pago de los Arroyos

A lo largo de su recorrido, desde Puerto Cáceres hacia el sur, la Hidrovía Paraguay Paraná recorre un sistema de humedales de características diversas (templados, tropicales y subtropicales) articulado en torno a los grandes ríos (Figura 7). El corredor fluvial corre

¹² El Paraná superior o Alto Paraná incluye los primeros 1550 km del río, desde su nacimiento en territorio brasileño hasta la confluencia con el río Paraguay, en Argentina. Allí comienza el tramo Medio, que se expande hasta la ciudad de Diamante, provincia de Entre Ríos (Argentina). Finalmente, el Paraná Inferior se extiende desde Diamante hasta la confluencia con el río Uruguay, donde se conforma el Delta, en su desembocadura hacia el río de la Plata (Comisión Mixta argentino paraguaya del río Paraná [COMIP], 2024).

sin barreras de norte a sur y constituye el principal colector de las aguas superficiales de la Cuenca del Plata.



La Hidrovia y los principales humedales del corredor fluvial Paraguay-Paraná. Fabricante 2019.

Figura 7. Humedales del corredor fluvial Paraguay Paraná

Fuente: Wetlands, 2019, p. 5

Los humedales son ecosistemas que se caracterizan por permanecer en condiciones de inundación o saturación con agua durante largos períodos de tiempo, generando suelos hídricos o sustratos con rasgos de hidromorfismo y una biota adaptada a tolerar la condición de inundabilidad (Wetlands, 2019). Entre los ecosistemas más destacados que atraviesa la HPP se encuentra el Pantanal, en territorio brasileiro, boliviano y paraguayo; la Reserva de la Biosfera Laguna Oca y el sitio Delta e islas del río Paraná en Argentina.

En ese contexto ecosistémico, el Área Metropolitana de Rosario forma parte de la ecorregión Delta e Islas del Paraná (Ministerio del Interior, 2024). Esta ecorregión presenta un conjunto de macrosistemas de humedales de origen fluvial que se extiende en sentido norte-sur, a lo largo de la llanura chaco-pampeana, desde la ciudad de Diamante (Entre Ríos) hasta la ciudad autónoma de Buenos Aires. Recorre unos 300 km de largo aproximadamente y confluye, junto al río Uruguay, en el estuario del Río de la Plata. El área abarca una superficie total de casi 17.500 km² con zonas de islas bajas e inundables,

delimitada por los brazos laterales, los cauces de los ríos principales y surcadas por numerosos arroyos que vierten sus aguas al Paraná.

Los humedales del Paraná Inferior y su Delta constituyen ambientes de gran diversidad biológica y ambiental, determinada por los pulsos de inundación y sequía, que dependen del régimen de inundación de los ríos Paraná y Uruguay y de las crecidas y mareas de los estuarios del Río de la Plata (Centro Científico, Tecnológico y Educativo Acuario del río Paraná, 2022). Las barrancas y llanuras de inundación contienen una importante diversidad de paisajes naturales, flora y fauna autóctona que cumple funciones ecosistémicas como la reserva y purificación de agua dulce, la regulación hidrológica y el mantenimiento de las cadenas tróficas. Además, este ecosistema contiene desde tiempos prehispánicos el desenvolvimiento de sociedades que ligan su supervivencia al río y sus bienes naturales. Actualmente, se sostiene como modos de vida de los pobladores isleños y ribereños. Asimismo, constituyen entornos de valor paisajístico y recreativo para los habitantes de las ciudades costeras (Taller Ecologista, 2021b).

El espacio geográfico sobre el que hoy se extiende la ciudad de Rosario y su área metropolitana fue conocido en sus inicios como «Pago de los Arroyos». De ese modo se identificó, tras el proceso de colonización, al territorio que se extendía hacia la costa oeste del río Paraná (hoy Provincia de Santa Fe) y que tenía como límites al río Carcarañá en el norte y el arroyo del Medio en el sur. Se caracterizaba por ser una región de llanura regada por múltiples cursos de agua que daban sentido a su nombre: los arroyos Blanco, Salinas (Ludueña) y Saladillo, el Arroyo Seco, el Frías, el arroyo Pavón y el del Medio, entre otros (Figura 8).

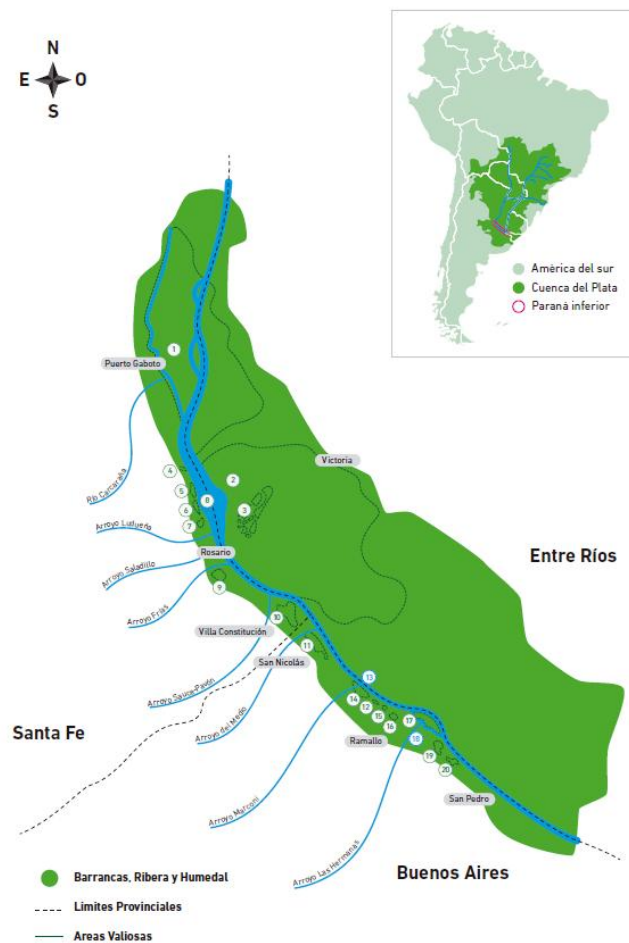


Figura 8. *Áreas valiosas del Paraná Inferior*

Fuente: Taller Ecologista, 2021c, p. 3

Esta condición del paisaje natural, así como localización estratégica en la comunicación Asunción-Buenos Aires, fue condicionante de las relaciones sociales y comerciales asociadas al río a lo largo de los últimos tres siglos. Sobre ese espacio histórico-geográfico se halla hoy el Área Metropolitana de Rosario.

Los puertos del Área Metropolitana de Rosario

El principal polo portuario del corredor fluvial HPP se extiende sobre las costas del Paraná, en el territorio costero correspondiente al «Área Metropolitana de Rosario» (AMR). Ésta es delimitada por el Ente de Coordinación Metropolitana Rosario (ECOM) en base a los antecedentes de configuración del Aglomerado del Gran Rosario y la llamada Extensión Metropolitana. Se incluyen más de 25 localidades bajo este territorio, ordenadas en función de tres grandes corredores: el «corredor norte», integrado por las localidades ubicadas a la vera del río Paraná, sobre la Ruta Nacional 11, desde Timbúes

a Granadero Baigorria (integra también el sector que se expande hacia el corredor Ricardone, sobre la Ruta Nacional AO12 y Pueblo Andino); «el corredor sur», extendido desde Rosario -por el río Paraná y la Ruta Provincial 21- hasta Villa Constitución; y finalmente el «cuadrante oeste», que aglomera un conjunto de ciudades y comunas por fuera del área costera (ECOM, 2024b).

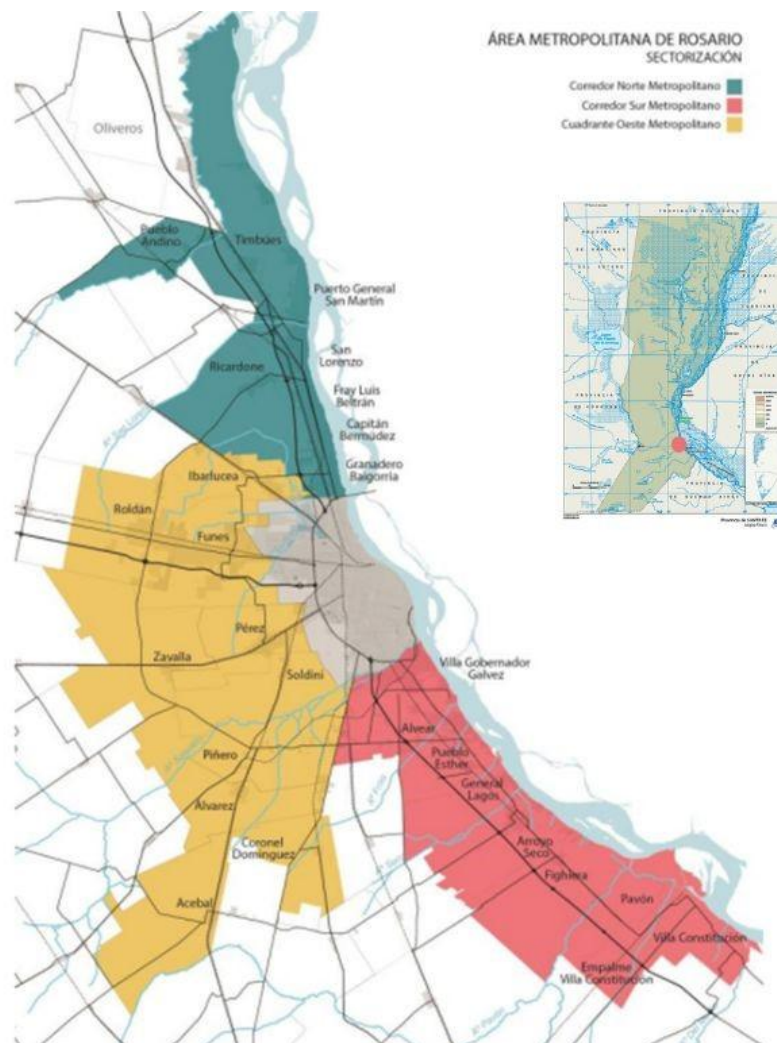


Figura 9. Área Metropolitana de Rosario

Elaboración propia en base a las cartografías del ECOM, 2024, p. 5 y el Instituto Geográfico Nacional, 2017

La región se caracteriza por un fuerte dinamismo productivo en el cual se integra la actividad agroindustrial y portuaria junto a otras actividades de alto valor agregado como la industria alimenticia, química y metalmecánica. El territorio metropolitano se estructura a partir de una amplia red de transporte fluvial, ferroviario y vial (ECOM, 2024). Rosario constituye la ciudad cabecera, sede comercial, financiera y de actividades de investigación y desarrollo (I+D). La Bolsa de Comercio de Rosario, núcleo de la

actividad financiera, se esgrime como un actor político e ideológico gravitante para la región.

Gracias a sus características naturales y a los procesos de transformación socioterritorial, a lo largo de 70 kilómetros de costa, desde la localidad de Timbúes a Villa Constitución, se emplazan un conjunto de terminales portuarias, agroindustrias, industrias químicas y petroquímicas, areneras, destilerías, astilleros, entre otras infraestructuras vinculadas a la producción y comercialización de commodities del complejo agroindustrial, mineral y energético. Este nodo se comunica a partir de una extensa red férrea y vial con las principales áreas de producción de cereales y oleaginosas de Argentina y la Cuenca del Plata. Además, permiten la comunicación directa de los puertos con el Océano Atlántico.

El sector de mayor relevancia económica se articula en torno al complejo agroexportador. En la provincia de Santa Fe, desde la localidad de Timbúes (al norte) hasta Villa Constitución (sur) se erige uno de los tres primeros polos agroexportadores más importantes del mundo: hasta el 2022 el Gran Rosario ocupó el segundo puesto en el ranking encabezado por el puerto de Nueva Orleans; pero descendió al tercer lugar en 2023, por debajo del puerto de Santos (Rodríguez Zurro y Terré, 2024).

El entramado portuario -recocido a nivel internacional por medio de la denominación extranjera *Up River Paraná Ports*- presenta un total de 32 terminales portuarias comerciales¹³: 23 en el sector norte, en las ciudades de Timbúes, Puerto General San Martín (PGSM) y San Lorenzo; un puerto (con una terminal multipropósito y otra granelera) en la ciudad de Rosario; y 7 terminales portuarias sobre el corredor sur en las localidades de VGG, Alvear, General Lagos, Arroyo Seco y Villa Constitución¹⁴ (Figura

¹³ Se define a una terminal portuaria como una “unidad empresarial con instalaciones y un muelle de descarga o carga para buques oceánicos”. Las terminales, pueden tener diferentes muelles o puntos de amarre (*berth*, en inglés) donde se realiza la carga de diferentes productos (líquidos o graneles), se descargan barcasas, o sencillamente se realizan ambas operaciones. A diferencia, el puerto se reconoce como “un área que provee las instalaciones para el embarque y desembarque de diferentes productos, encontrándose muchas veces asociado a una ciudad determinada. Dentro del puerto se pueden encontrar múltiples terminales e infraestructura donde se realiza la carga o descarga, hacia o desde, los buques oceánicos o barcasas” (BCR, 2021).

¹⁴ Sistematizar el conjunto de terminales portuarias existentes sobre el corredor fluvial del AMR requirió un arduo trabajo de indagación, comparación de datos y trabajo de campo. Los trabajos y mapeos relevados (Ministerio de Economía de la Nación, 2023; Scarpacci, 2022; Scarpacci y Siqueira, 2023; BCR, 2021; De Marco, 2022; CPPC, 2024; CAPyM, 2013; Schweitzer, 2016) nos fueron de gran utilidad, aunque, en muchos casos constituyen reconstrucciones parciales y, en algunos casos, se encuentran desactualizados. Además, entre ellos se advierten diferencias cuantitativas (en relación al número de terminales contabilizadas) y cualitativas (de acuerdo al criterio de abordaje de su autoría). En consecuencia, al

10 y Tabla 1). De acuerdo a las posibilidades y objetivos de este trabajo hemos circunscripto la delimitación del área a los puertos ubicados en la provincia de Santa Fe. Sin embargo, el sistema de exportación de commodities se extiende al norte de la provincia de Buenos Aires, incluyendo los puertos contiguos de San Nicolás, Ramallo, San Pedro y Zárate.

momento de construcción de este trabajo no hallamos un listado completo y actualizado de las terminales portuarias para tomar como referencia de nuestro estudio, ni siquiera en organismos oficiales. En consecuencia, fue preciso la reelaboración propia del mapeo presentado, aunque éste también constituye una construcción parcial y perfectible. Para su elaboración se tomó en consideración las terminales portuarias comerciales que se encuentran en actividad y cuentan con algún tipo de registro oficial. Se excluyeron puertos de cabotaje, guarderías náuticas y astilleros. Fueron integradas las terminales del subsistema público (por concesión privada) de Rosario y Villa Constitución, por su ligazón a la exportación de commodities. En la sistematización final fueron contabilizados como una (1) misma terminal los muelles Dempa y Pampa de la empresa Bunge. En el caso del puerto de Rosario se contabilizaron en conjunto las terminales VI y VII. Finalmente, es preciso señalar que este trabajo integró aportes realizados por otros colegas en el marco del Proyecto de Investigación, Ciencia y Tecnología “HPP y planificación del Área Metropolitana” radicado en la Universidad Nacional de Rosario.

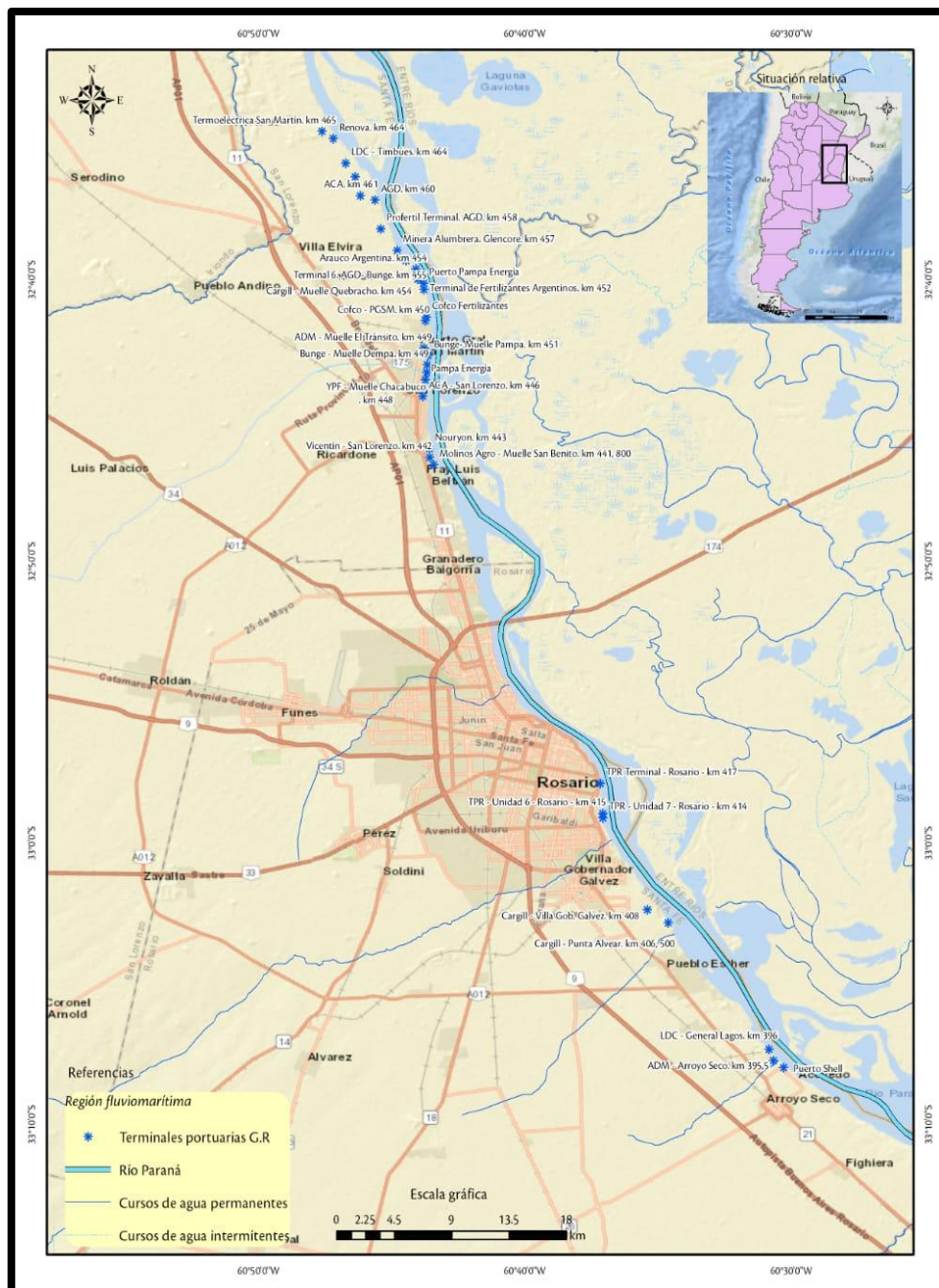


Figura 10. Complejo portuario Timbúes-Arroyo Seco (Área Metropolitana de Rosario)
Elaboración propia en coautoría con Álvaro Álvarez, 2024¹⁵

¹⁵ La elaboración de este mapa contó con la colaboración del Personal de Apoyo a la Investigación y Desarrollo (CPA) del Centro de Instituto de Geografía, Historia y Ciencias Sociales (IGEHCs) de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.

Localidad	Orden (N-S)	Nombre / Propiedad	Ubicación (km río Paraná)	Tipo de operaciones/Sector	Planta- Puerto
T I M B U É S	1	Termoeléctrica San Martín S.A	km 465	Energía	
	2	Renova (Viterra-Vicentín)	km 464	Agroexportador / Petrolero	si
	3	Luis Dreyfus Company (LDC)	km 464	Agroexportador	si
	4	COFCO (Ex Noble)	km 462	Agroexportador / Fertilizantes / Biodiesel	si
	5	Asociación de Cooperatias Argentinas (ACA) Timbués	km 461	Agroexportador	
	6	Aceitera General Deheza (AGD) Timbués	km 460	Agroexportador	
P U E R T O M A G A E R N T Í N A L	7	Profertil (AGD)	km 458	Fertilizantes	
	8	La Alumbrera (Glencore- Viterra)	km 457	Mineral/Metales	
	9	Terminal 6 (AGD, Bunge)	km 455	Agroexportador/ Fertilizantes / Hidrocarburos	si
	10	Arauco (Grupo Arauco) [Ex Alto Paraná / Resinfor-Metanol]	km 454	Químico y derivados	
	11	Quebracho (Cargill)	km 454	Agroexportador / Fertilizantes	si
	12	Terminal de Fertilizantes Argentinos (Bunge- ACA)	km 452	Fertilizantes	
	13	Pampa Energía (Ex Petrobras)	km 451	Energía / Petrólero	
	14	COFCO (Ex Nidera)	km 450	Agroexportador	si
	15	El Tránsito (ADM Agro) [Ex Bunge/ Toepfer]	km 449	Agroexportador	
	16	Bunge (Dempa y Pampa) [Ex La Plata Cereal]	km 449	Agroexportador / Fertilizantes	si
S A N L O R E N Z O	17	Yacimiento Petrolíferos Fiscales (YPF) San Lorenzo	km 448	Energía	
	18	Pan American Energy [Ex ESSO/ Axió]	km 447	Energía / Petrolero	
	19	YPF [Ex Oil combustibles]	km 446	Energía / Petrolero	
	20	ACA San Lorenzo ACA (ex Unidad VIII JNG/ Molinos Río de la Plata)	km 446	Agroexportador / Fertilizantes	
	21	Nouryon Chemicals Argentina SAU (Ex Akzo Nobel/ ICI Arg / Duperial)	km 443	Químico / Petrolero	
	22	Vicentín S.A	km 442	Agroexportador / Fertilizantes	si
	23	Molinos Agro (Ex Muelle San Benito)	km 441, 8	Agroexportador / Petrolero	si
ROSARIO	24	Terminal Puerto Rosario S.A (Guide)	km 417	Multipropósito/ Agroexportador	
	25	Terminal Puerto Rosario S.A (Unidad VI y VII)	km 414 / 415	Multipropósito/ Agroexportador	
VILLA GOBERNADOR GÁLVEZ	26	Puerto VGG (Cargill)	km 408	Agroexportador	si
ALVEAR	27	Punta Alvear (Cargill) [Ex Productos Sudamericanos]	km 406, 5	Agroexportador	
GENERAL LAGOS	28	LDC Gral. Lagos (LDC)	km 396	Agroexportador	si
ARROYO SECO	29	ADM Agro [Ex Toepfer]	km 395,5	Agroexportador	
	30	Shell S.A	km 394	Energía	
VILLA CONSTITUCIÓN	31	Puerto Villa Constitución (Ente Administrador del Puerto de VC)	km 368	Agroexportador/Fertilizante/ Cemento	
	32	Acindar (Arcerol Mitall Acindar)	km 364	Acero	

Tabla 1. Terminales portuarias del AMR¹⁶

La descripción del complejo portuario del AMR nos permite reflexionar sobre la configuración de un entramado económico e infraestructural, funcional a un régimen de acumulación territorializado en el espacio costero fluvial. Si bien la actividad industrial y portuaria en la región se vincula a diferentes complejos productivos, prepondera la producción y exportación de oleaginosas: el AMR contiene al complejo sojero más importante del mundo (Contardi y Terré, 2024) y concentra cerca del 80% de la capacidad instalada de la industria aceitera argentina (Calzada y Treboux, 2021).

Según estimaciones realizadas por la Bolsa de Comercio de Rosario, en 2021 el AMR presentaba una capacidad instalada de procesamiento de 165.700 toneladas por día (t/d): el equivalente a más de 8000 camiones de 20 toneladas. La infraestructura se componía de 20 plantas de procesamiento (*crushing*) de soja y girasol, 12 de las cuales se integran a las instalaciones portuarias. Es decir, la infraestructura «puerto-planta» contiene el 85% de la producción agroindustrial total. El resto se relega a las aceiteras sin puerto. Se estima una capacidad de almacenaje de 6,5 millones de toneladas diarias; una capacidad de descarga de granos de 688 t/d y una capacidad de carga de buques de gran porte de 42.250 t de granos; 27.800 t de subproductos; 14.655 t de aceite y 5.300 t de biodiesel, entre otros productos (Bolsa de Comercio de Rosario, 2021)¹⁷.

En Argentina el 80% de la soja se exporta (Rodríguez Zurro, Marín y Calzada, 2024). Para la campaña 2023/24, la producción de soja se estimó en 50 millones de toneladas (a lo que se suman otras 7,2 Mt de importaciones temporarias). Sobre este total, el 9% se destinó directamente a exportaciones como poroto de soja mientras que el 79% se utilizó para *crush*. El porcentaje restante correspondió al consumo interno de semillas, balanceados y otros usos. En el caso de la harina, principal producto de exportación, el porcentaje de exportación fue del 95%. El país volvió a posicionarse como primer exportador de harina de soja del mundo. Por su parte, la exportación de aceite se llevó el 70% de la producción (Rodríguez Zurro, Marín y Calzada, 2024).

La incidencia de la producción de oleaginosas en el ingreso de divisas de las arcas nacionales es relevante: en el primer semestre de 2024, el Complejo Soja representó el 25,6 % del total de los complejos exportadores del país con un total de 9760 millones de

¹⁷ Durante 2023, tras la bajante histórica del río Paraná, se alcanzó el máximo grado de capacidad ociosa del complejo en el Gran Rosario, llegando a trabajar casi al 30% de su potencial (D'Angelo; Terré y Calzada, 2024). En 2024 se revirtió ese proceso, tras el incremento de las cosechas, alcanzando el 64% de la capacidad de producción (El Ágora, 2024).

dólares (m). Aproximadamente el 82% de las exportaciones estuvo compuesto por harina y pellets de soja (5289 m) y por aceite de soja (2749 m). La exportación de poroto de soja significó 1404 m y 164 m se exportaron en concepto del biodiesel.

Los últimos datos aportan dos aspectos centrales para comprender el análisis de nuestra problemática. Por un lado, se observa el carácter centrífugo de la producción de oleaginosas en Argentina (y la región), cuyo perfil se orienta -indiscutiblemente- hacia la demanda internacional. Por otro, se destaca la primacía de un proceso de industrialización primaria de la oleaginosa, por sobre la exportación de grano. Este último aspecto nos permite resaltar la relevancia del Gran Rosario como polo agroindustrial y enclave exportador del complejo oleaginoso.

Los elementos presentados hasta aquí nos permiten contextualizar la problemática y acercar al lector el carácter estratégico de su estudio. Las condiciones socioeconómicas y las transformaciones socioterritoriales que impone el desarrollo del modelo económico, político y social -al cual abona el proyecto hidroviario- nos advierten sobre la necesidad de su análisis desde la perspectiva de las Ciencias Sociales y su problematización desde una mirada relacional que incorpore la dimensión socioterritorial, ambiental y sociocultural. Estas dimensiones serán transversales al análisis desarrollado en los últimos tres capítulos.

Por último, acentuamos la importancia de estudiar la conflictividad emergente entorno al complejo de la empresa Cargill ya que se trata de una de las corporaciones estructurantes del mercado mundial de granos de los últimos 150 años y que, actualmente, constituye una de las cuatro principales firmas que dominan el complejo agroexportador a escala global y nacional. Esta condición nos permite fundamentar la importancia de analizar nuestro objeto de estudio desde una «perspectiva multiescalar» (Silveira, 2004; Massey, 1994). En esa dirección, para finalizar este primer capítulo, presentamos algunas características generales de uno de los actores principales del conflicto analizado, a fin de fundamentar la elección del referente empírico de nuestro estudio.

Cargill: historia y perspectivas

Cargill constituye una corporación empresarial privada de alcance transnacional, dedicada a la agroindustria. Es reconocida como parte del virtuoso círculo ABCD, conformado por las cuatro corporaciones que controlan más del 75% del comercio mundial de granos y oleaginosas: Archer Daniels Midland (ADM), Bunge, Cargill y

Dreyfus (Orellano, 2020). Comercializa servicios agrícolas, financieros e industriales en más de 70 países. Si bien predomina la comercialización de cereales, oleaginosas y biocombustibles, también constituye una empresa líder en la producción de fertilizantes y semillas, carnes, sal y otros productos de la industria alimenticia (Cargill, 2024).

En la obra publicada por Brewster Kneen en 1995, el autor afirmó:

Cargill es ciertamente una de las corporaciones más poderosas y eficaces del mundo, y merece ser conocida y entendida. Ha delineado la política agrícola de cuánto país y región pudo y lo seguirá haciendo mientras que el papel del público en dicha política quede confinado al de un consumidor pasivo. (Kneen, 2005, p. 10)

De acuerdo a sus declaraciones públicas, cuenta con más de 160.000 empleados en todo el mundo. Asimismo, a partir de la firma *Cargill Ocean Transportation*, fundada en Ginebra en 1956, presta servicios de flete fluvial y marítimo, con más de 670 embarcaciones que opera en más de 975 puertos y transportan -cada año- alrededor de 200 millones de toneladas de mercancías secas y húmedas (Cargill, 2024).

Actualmente posee en Argentina cinco plantas de producción y cinco terminales portuarias. Tres de las cinco plantas de producción se orientan al procesamiento de oleaginosas: Bahía Blanca, PGSM y VGG. Otra se orienta a la industria de la nutrición animal, a través de la firma PROVIMI en Venado Tuerto, provincia de Santa Fe. La quinta, se sitúa en Villa Mercedes, provincia de San Luis, y trabaja en la molienda de maíz. En cuanto a las terminales portuarias, cuatro de ellas se emplazan sobre las costas del río Paraná: en Diamante, provincia de Entre Ríos; Puerto General San Martín (Quebracho), Villa Gobernador Gálvez y Alvear (Punta Alvear), provincia de Santa Fe. La quinta corresponde a la Terminal Puerto Bahía Blanca en la provincia de Buenos Aires (Cargill, 2024)¹⁸. Se suman a estas instalaciones, más de 50 acopios en todo el país.

De acuerdo a la información oficial, la empresa fue fundada en Minnesota (EE.UU) en 1865. Recién en 1930 adoptó su nombre actual. Su primera llegada a la Argentina data de

¹⁸ Desde 1981 también contaba con una planta cerealera en el complejo exportador de la localidad de Quequén, segundo puerto cerealero de la provincia de Buenos Aires. Aquel emprendimiento empezó como planta aceitera pero rápidamente fue adaptada para procesar girasol. En 1993 se le hicieron los cambios para moler soja y en el 2000 se la adaptó para que también pueda moler colza (Ahorainfo, 2018). Desde 2018 la misma funciona bajo la firma Renova, perteneciente al Grupo Glencore-Vicentín (Noticias de Necochea, 2018).

esa década, en un contexto de expansión a otros países del mundo. Ese mismo año la corporación se enfocó en la expansión global y estableció sus primeras tres oficinas fuera de EEUU, en Winnipeg, Canadá; Rotterdam, Holanda y Buenos Aires, Argentina (Cargill, 2024). Luego del estallido de la II Guerra Mundial, en 1947, retomó sus operaciones en América Latina e inició un proyecto de inversión de la mano del grupo Rockefeller en Brasil (Kneen, 2005). Durante esta nueva etapa, reabrió sus oficinas en Argentina y lanzó su negocio de semillas híbridas (Cargill, 2024). Su desembarco en las riberas del Paraná aconteció varias décadas después.

Según lo mencionado por Kneen (2005), Cargill asumió desde sus inicios una concepción del mundo como un “gran territorio a conquistar” (p.21). Esta concepción se sustentó en una «perspectiva satelital»: un prisma desde donde ve al mundo como “agua y geografía”, en lugar de como “Estados y continentes”. “Esta imagen del mundo es el punto de partida de Cargill” (Kneen, 2005, p. 21). El aporte de Kneen afirma un aspecto característico de la firma que creemos preciso destacar, a fin de comprender la configuración de los territorios desde la lógica del capital transnacional.

¿Qué ve Cargill desde su perspectiva satelital?: un cuadro relativamente simple de las mayores áreas de crecimiento del mundo y las rutas de agua que pueden o podrían conectarlas con los mayores mercados del mundo [...] [ve] “ríos de soja, no las junglas o la bien definida selva, sino la gran llanura [...] y su potencial para la producción de soja, si las rutas de agua que se dirigen al mar pudieran hacerse navegables. (Kneen, 2005, p. 20-21)

Podríamos agregar, que también ve como “espacios disponibles” en aquellos territorios que aún no han sido incorporados al modelo hegemónico de reproducción del capital. Desde esta perspectiva construyó su proyecto económico a lo ancho del mundo y expandió su dominio en el Gran Rosario, en particular.

Desde su creación, la política imperialista de la firma implicó el desarrollo de un conjunto de inversiones asentadas en la producción, manipulación y procesamiento de commodities en países de los cinco continentes. Es notoria su injerencia en la comercialización de productos agrícolas y agroindustriales (su mercado de origen), así como también en la producción ganadera (ovina, avícola y porcina); algodón; de alimento balanceado; huevos; mariscos; aceite de palma; maní; malta; harinas; entre otras. Su estrategia de expansión permite historizar un proceso de concentración del mercado

agroexportador a escala global, a partir de la absorción de empresas de menor escala e importantes acuerdos comerciales con otras empresas líderes del sector, como el caso de Bunge y Dreyfus. Este fenómeno da cuenta del carácter monopólico de su accionar.

El crecimiento sostenido de su capital a lo largo del siglo XX le permitió a la compañía diversificar su actividad hacia la década de 1970, en un contexto de grandes transformaciones del capitalismo a nivel mundial. En 1973 Cargill Leasing creó la División de Mercados financieros (FMD por su sigla en inglés) para aprovechar las ventajas que ofrecían las leyes fiscales de EEUU para que las empresas arrendaran sus equipamientos en lugar de comprarlos (Kneen, 2005). Entonces, comenzó a ofrecer a sus clientes servicios financieros y convirtió esa línea de trabajo en el segundo segmento contribuyente “más importante en el desempeño de la compañía” (Kneen, 2005, p. 110); a pesar de que fuera «invisible» para la gran mayoría de la gente.

Claude Serfati (2009) analiza la dimensión financiera de las Empresas Transnacionales (ETN) y sostiene que se trata de entidades que “sirven como centros financieros con actividades industriales, o como “una modalidad organizativa del capital financiero” (p. 113). Dado el poder que detentan en la producción y el comercio internacional, así como su forma de gobernanza, representan una “categoría propia” de empresas basadas en una “centralización de activos financieros y una estructura organizativa propia (con el papel central detentado por la compañía tenedora o holding company)” (p.115). La creación de entidades de propósito especial (SPE por su sigla en inglés), expresa un primer cambio significativo del proceso de financiarización de las ETN. Su rol es central para la concreción de grandes transacciones transfronterizas, generando condiciones para la gobernanza de las cadenas globales de valor (Serfati, 2009).

Este proceso de financiarización a partir de política de “gestión de riesgos”¹⁹, sumado a la propiedad intelectual y comercialización de semillas híbridas y fertilizantes, le permitió a la empresa controlar la totalidad del proceso productivo sin asumir los riesgos del rendimiento de la producción.

¹⁹ El mecanismo básico de la política de «gestión de riesgos» en la negociación de commodities es la cobertura: “transferir el riesgo del precio de alguien que no lo quiere aceptar a alguien que lo aceptará” (Kneen, 2005, p. 110). A partir de esta premisa (Cargill) “cada vez que compra un comoditi se cubre vendiendo un contrato de futuro por una cantidad similar. Cuando vende la comoditi vuelve a comprar el contrato de futuro” (Kneen, 2005, p. 110).

Por otro lado, la expansión territorial y el crecimiento exponencial del capital acumulado en manos de la firma debe comprenderse también como resultado de las imbricadas relaciones de la corporación económica con actores políticos y autoridades estatales.

Al contrario de los planteamientos de que la globalización significa que las empresas globales habían vuelto a prescindir del Estado “stateless”, los gobiernos y las Empresas Transnacionales han entendido en esta década los beneficios de la cooperación mutua en el contexto de la exacerbación de la competencia económica, agravada por la crisis financiera y económica que actualmente se despliega por todo el mundo. (Serfati, 2009, pp.112-113)

En ese sentido, si bien la empresa asume una perspectiva satelital que trasciende las fronteras políticas, en la práctica requiere del uso de los instrumentos jurídicos y políticos propios de las estructuras institucionales (Estado nacional, provincial y municipal en el caso argentino) para ejecutar y territorializar su proyecto en cada espacio concreto.

Este ejercicio del poder político se expresa en su capacidad de incidir en el beneficio económico y el diseño de políticas públicas vinculadas al sector agropecuario y agroindustrial²⁰. Muchas veces, se trata de una estrategia ejecutada a partir del impulso de asociaciones y federaciones comerciales o incluso, en algunos casos, integrando los gabinetes de gobierno con sus propios CEOs (Chief Executive Officer, por su sigla en inglés) y/o representantes²¹. Además, constituye un actor relevante en el financiamiento de proyectos de gobierno y procesos políticos determinantes para la vida política y electoral en diferentes países de América Latina²².

²⁰ Cuando el gobierno norteamericano ingresó al comercio de granos en el contexto de posguerra, a través del programa de “Alivio y Rehabilitación” de la Organizaciones de Naciones Unidas y el “Plan Marshal”, la exportación de trigo y harina de trigo se incrementó de 48 millones de bushels en 1944 a 503 millones a 1948. Cargill, que ya contaba con más de 80 años en el mercado fue la principal empresa beneficiada en ese proceso (Kneen, 2005).

²¹ En Argentina, puede señalarse la asunción de Florencia Lucila Mishari como titular de la Administración Federal de Ingresos Públicos en el gobierno de Javier Milei. (Decreto 32/2023 del PEN). Hasta 2023 trabajó en la multinacional cerealera Cargill, asumiendo responsabilidades en materia tributaria que alcanzaban Argentina, Chile, Uruguay, Paraguay y Bolivia (Ámbito, 2023).

²² Un acontecimiento significativo fue la incidencia de *Cargill*, junto a otras empresas transnacionales del sector agroalimentario, en el diseño y financiamiento del Golpe de Estado contra el presidente Fernando Lugo en Paraguay. Uno de los hechos fundamentales que desencadenó el golpe de Estado fue lo sucedido en la Masacre de Curuguaty (2012), en una región de interés para la expansión de la frontera agrícola por parte de Cargill y Monsanto. En 2011, Estados Unidos ya había instalado un centro de operaciones en la zona norte, cercana a Curuguaty, donde no cesó la persecución al movimiento campesino (Mejía, 2012; Benegas, 2013).

Entre los elementos mencionados, a los fines de nuestra problemática, destacamos el carácter estratégico de la compañía en el mercado de cereales y oleaginosas a nivel mundial, su perspectiva de expansión a lo ancho del mundo y la capacidad de diseñar estrategias políticas para el desarrollo de sus mercados. Estos aspectos nos permiten afirmar la necesidad de un abordaje multiescalar del problema de investigación, a fin de contextualizar las implicancias socioterritoriales generadas en el lugar como consecuencia del proceso general de acumulación del capital transnacional.

Hemos destacado la dimensión estratégica de Cargill como una de las empresas transnacionales más importantes del complejo agroexportador a nivel mundial, regional y local. Entendemos que su accionar refleja el modo en que el territorio local es concebido desde la «perspectiva satelital» de las corporaciones financieras transnacionales. Además, su poderío económico la convierte en un actor político de peso en el diseño de planes y políticas de gobierno con capacidad de condicionar y subordinar a sus intereses al poder gubernamental. En esa dirección, consideramos que constituye uno de los principales agentes corporativos del proceso de espacialización de los «territorios de la globalización» (Manzanal, 2014) en Argentina, en general y en el marco del AMR, en particular. En parte, estos elementos fundamentan la elección de nuestro objeto de estudio y la importancia de su abordaje desde las Ciencias Sociales.

¿Desde qué posicionamiento producimos conocimiento?

Todo proceso de producción de conocimiento constituye una construcción social «situada». Primero, en un contexto histórico-político y en un espacio geográfico que le otorga singularidad y una importancia relativa al problema de investigación. Segundo, desde un posicionamiento epistemológico que le otorga sentido al quehacer de quién investiga y carácter político al producto de la investigación.

En Ciencias Sociales el *quehacer* de quien investiga emerge a partir de la problematización de la propia experiencia; el diálogo con los otros y otras que intervienen en el proceso de investigación; el acercamiento a las huellas de vidas pasadas que quedan en forma de archivos o fuentes documentales y las reflexiones de profesionales a las que nos acercamos en busca de antecedentes. Resulta imposible aventurar la «neutralidad valorativa» de la ciencia ante todas esas vivencias plasmadas sobre el papel. Como sujetos investigadores e investigadoras, producimos con una «mochila cultural» (Rubinich, 1998) a cuestas y con una intencional política (sea o no manifiesta) acerca del destino y los

efectos del proceso de investigación. Estos supuestos epistemológicos son fundantes del posicionamiento que orienta el proceso de investigación, o, lo que en términos metodológico-epistemológicos enunciaremos como «paradigma».

Lores Arnaiz (1986) reelabora el concepto de paradigma propuesto por la tradición khunniana en función de pensar su pertinencia para el campo de las ciencias sociales. Desde esa perspectiva, comprende la idea de paradigma como un:

Conjunto de concepciones [...] acerca de la realidad y del hombre mismo, de los métodos que deben emplearse para abordarlas y de las maneras legítimas de plantear las cuestiones, conjunto que contiene elementos de los que el científico es consciente y aspectos inconscientes o difusos, previos siempre al desarrollo de las investigaciones efectivas y particulares que pueden llevar a cabo, especie de tierra germinal de la que crecen luego teorías y diseños de investigación [...] (Lores Arnaiz, 1986, pp. 136-137).

En términos de la autora, el paradigma “parece afectar la percepción” (Lores Arnaiz, 1986, p. 139), constituyendo el marco de lo expresable, de lo conceptualizable, de lo fáctico. A decir de Arturo Jauretche, constituye las “anteojeras”, el cristal con que miramos. Es lo que habilita a que percibamos ciertos hechos y no otros; que comulguemos con ciertas teorías sociales y no otras; que nos veamos interpelados/as por determinados comentarios, gestos, acciones. Todo paradigma se nutre de aspectos “subterráneos” de la propia experiencia personal y colectiva, “constituyendo tramas profundas de las que luego surgirán concepciones específicas, hipótesis, teorías” (Lores Arnaiz, 1986, p. 137).

Esta tesis fue elaborada desde el «paradigma dialectico crítico» (Bianchi et al., 2009). Desde ese lugar, se entiende que:

[...] todo proceso de construcción y de producción de conocimiento posee dos dimensiones, a saber: una epistémica y una política. Esta dimensión epistemológica enuncia la relación más densa en el proceso de construcción de conocimiento, constituida a partir de la relación sujeto-objeto [...] lo cual constituye el sustento que le permite preguntarse permanentemente acerca de “qué conoce”, “cómo conoce”, “con quién conoce” y por lo tanto “contra quién conoce” [...] es aquí donde se hace evidente la dimensión política que atraviesa toda la investigación (Bianchi et al., 2009, pp. 401-402).

La dimensión «crítica» se expresa en la intencionalidad de aproximarnos a lo real partiendo del gesto metodológico de “dudar de lo dado”. En otras palabras, se busca poner en cuestión el *statu quo*, a partir de desnaturalizar y desentrañar las relaciones de poder que sostienen lo aparente. Conocemos para «desocultar» las estructuras que sostienen la desigualdad económica y social; lo que se encuentra vedado ante la mirada del sentido común. Necesitamos conocer para comprender las relaciones que nos dominan y organizar las resistencias. Esta tesis es un mojón en ese camino de «conocer para transformar» lo injusto en igualdad; lo deshecho en un mundo habitable. Paulo Freire (2009) señala que no hay “denuncia del mundo verdadera sin compromiso de transformación, ni compromiso sin acción” (Freire, 2009, p. 98). En ese sentido, la tarea asumida es la de una intelectual orgánica (Gramsci, 1967), sin renunciar a la rigurosidad metodológica que aquí fundamentamos.

En un segundo orden, la perspectiva «dialéctica» nos posibilita la construcción de un proceso que dé cuenta de la interrelación permanente entre sujeto-objeto, cuya premisa epistemológica consiste en construir la noción de totalidad, no descuartizar el objeto de conocimiento (Bianchi, 2011). Se entiende que la “sociedad es una totalidad en la cual hay que incluir las distintas miradas que permiten aproximarnos a la complejidad de la totalidad, para superar la tendencia a la particularidad fragmentada y compartimentada” (Bianchi, 2011, p. 6).

La realidad socio-histórica es siempre una construcción de una variada gama de sujetos [...] de ahí que para dar cuenta de cualquier problema social, económico, político o cultural no se pueda prescindir del ángulo de lectura conformado por el par sujeto-conflictividad, ya que alude a las dinámicas constituyentes de la realidad social (Zemelman, 2000, p. 109).

Para ello es menester concebir el «conflicto» como motor de las relaciones sociales y -en sintonía- de la producción de conocimiento. En el hacer metodológico, esto implica sostener la diferencia que emerge en tanto «contradicción» y no reducirla a un par antagónico. El reconocimiento de la «otredad» (Boivin, Rosato y Arribas, 2004) y el lugar de lo diverso en el marco de las relaciones sociales, constituye, sin dudas, uno de los mayores aportes de la antropología contemporánea. Por el contrario, la dicotomización de los procesos y/o la anulación del conflicto por medio de la negación de uno de sus términos, implicaría la invisibilización de lo diverso y la imposibilidad de integrar las

diferencias en un movimiento espiralado y permanente. Solo acercándose a la complejidad de los procesos socio culturales es posible aproximarse a la construcción de un pensamiento crítico que no nacerá, en cambio, del fragmento.

En función de este posicionamiento, aproximarnos a la complejidad de nuestro objeto de estudio requirió de un proceso denso y para nada lineal que integró: la construcción de la problemática de investigación; la definición de un enfoque disciplinar y una metodológica de abordaje, y finalmente, el despliegue de estrategias para la construcción de la información. Nos proponemos en lo que resta de este apartado dar cuenta de estas tres dimensiones.

Acerca de la construcción de la problemática y el sujeto de la problemática

A pesar de las pretensiones positivistas, el camino de la producción de conocimiento se parece más a una búsqueda que a un conjunto de axiomas irrefutables; a un «mapa» (Maduro, 1992) de la realidad, más que a un «espejo» de la misma. A la luz de nuestra experiencia, podemos reflexionar que los *a priori* del proceso metodológico poco guiaron finalmente el proceso. Desde el inicio de la investigación, destinamos gran parte del tiempo en delimitar la problemática, definir los objetivos generales y específicos, plantear un índice tentativo, y otro, y otro... acciones que se sucedieron en el tiempo como parte de un proceso que decantó gracias al diálogo con otros/as.

En esa dirección, afirmamos que fue producto del movimiento permanente entre el propio saber de la investigadora y los saberes «otros» con los que entramos en diálogo. En otras palabras, resultó de un proceso de objetivación-subjetivación-objetivación que implicó la problematización de nuestros propios «supuestos básicos subyacentes» (Gouldner, 1971), la interpelación de los sujetos durante el trabajo de campo y la objetivación de esas vivencias en nuevas teorizaciones. El resultado final al que arribamos sintetiza ese devenir colectivo.

Partiendo de concebir al conocimiento como “una forma de ver el mundo en relación con otros y de vernos a nosotros mismos en medio de ese mundo” (Maduro, 1992, p. 54), las vivencias toman estatus de saber y son consideradas -desde este paradigma- como la primera teoría que portamos acerca de “lo real”. Su explicitación y problematización nos permite comprender que no somos meras *tabulas rasas* y que la elección de un determinado “tema” no es un hecho racionalmente apriorístico.

Preguntarse por los valores y creencias colectivas que nos constituyen como sujetos investigadores, forman parte de la propuesta de un paradigma de investigación cuyos supuestos epistemológicos confrontan con la concepción cartesiana de sujeto propia de la modernidad. Aquella concepción que fragmenta la totalidad del sujeto al separar razón y emoción (mente y cuerpo) y promueve el dominio de la primera sobre la segunda. Desde el paradigma dialéctico crítico se pone en cuestión la concepción hegemónica en el campo científico que refuerza la a-historicidad y el individualismo de investigadores e investigadoras, obturando la posibilidad de asumirnos como parte de una historia política y colectiva.

Corazonar es una respuesta insurgente para enfrentar las dicotomías excluyentes y dominadoras construidas por Occidente, que separan el sentir del pensar, el corazón de la razón. Implica senti-pensar un modo de romper la fragmentación que de la condición humana hizo la colonialidad. En el razonar, la sola palabra connota la ausencia de lo afectivo, la razón es el centro, y en ella la afectividad no aparece ni siquiera en la periferia. Corazonar busca reintegrar la dimensión de totalidad de la condición humana, pues nuestra humanidad descansa tanto en las dimensiones de afectividad como de razón. (Guerrero Arias, 2010, p. 11)

Este ejercicio implica el reconocimiento de los sujetos en tanto sujetos histórico-políticos. Sujetos “sujetados” a un contexto en el que nacen, viven, piensan, sienten, luchan y mueren. Un «sujeto de la totalidad» que es emoción, razón, relaciones, historias, contradicciones. En palabras de Bianchi y Silvano (2001):

[...] un sujeto de la totalidad cuyo saber no solo deviene de haber obtenido un título universitario, tiene que ver -además- con haber vivido en un barrio, ser padre o madre, ser amigo o amiga, pareja, militante, tener amores, odios, deseos, pasiones, dudas, frustraciones. Solo el reconocimiento de esa totalidad en mí me permite construir al otro de igual manera. Ubicarlo desde un saber que le otorga haber nacido en una cultura y en una sociedad, vivir y estar en relación con otros [...] lo constituye en un “sujeto de saber”. (Bianchi y Silvano, 2001, p. 27)

De lo contrario, “todo intento de separar los sentimientos de los pensamientos deviene en un cercenamiento de uno mismo en tanto sujeto y por lo tanto del otro; así como en la negación de su carácter de humano, confinado y reducido ahora a un objeto a conocer”

(Bianchi et al., 2009, p. 547). Desde esa mirada, el primer ejercicio metodológico fue identificar las motivaciones, valores y concepciones que nutrieron nuestras primeras construcciones hipotéticas sobre el tema.

Destaca Otto Maduro (1992) que “reconocer las contradicciones e incoherencias de todo conocimiento [...] puede servirnos para analizar, criticar y transformar con otras personas y comunidades el impacto del conocimiento sobre nuestras vidas” (Maduro, 1992, p. 42). En ese sentido, nos permite asumirnos como «sujetos de la contradicción» y reconocer a los otros y otras de igual manera. Teniendo en cuenta esta dimensión, compartimos a continuación los andares que atravesó el proceso de construcción de nuestra problemática de investigación y las vidas compartidas que intervinieron en ese proceso.

De río a Hidrovía. De tema a problemática

Vivir a la vera del Paraná no garantiza advertir a simple vista la existencia de un canal navegable de las dimensiones que presenta la HPP. Se puede estar frente al río y no ver allí una Hidrovía. Quienes vivimos entorno al río, no dejamos de reconocer allí una fuente de vida que posibilita la existencia de todo aquello que lo rodea. Vemos en el Paraná un río que sirve desde hace siglos al intercambio cultural y económico. Un río que es sitio de encuentros y desencuentros, amores y dolores, sueños, musas. En ese río Paraná, el paso cotidiano de los transatlánticos se «naturaliza» como parte del paisaje. Así fue desde siempre, hasta que comenzamos a poder ver -también- allí una Hidrovía.

Para que emerja la Hidrovía fue preciso deconstruir las primeras representaciones sobre el Paraná que primaban en nuestra retina, negarlas, para luego poder producir una nueva síntesis que incluya su reconocimiento. La dialéctica de esas dos concepciones «contradictorias» sobre el territorio fluvial habitaron el proceso de investigación desde sus inicios, tanto en la mirada de quién investiga, como en muchas de las personas entrevistadas para este trabajo. Considerando este aspecto, la Hidrovía se fue constituyendo como una concepción particular del río a partir del proceso metodológico.

En los inicios de ese recorrido, el «problema de la Hidrovía» fue para nosotros una inquietud política antes que un objeto de estudio. Las primeras consideraciones al respecto formaron parte de una indagación colectiva, a la que, algunos años antes del fin de la concesión a la empresa Hidrovía S.A, intentamos responder comenzando a trabajar sobre el tema con un grupo de colegas. ¿Cómo podíamos vivir a orillas del Paraná sin

saber qué pasaba por nuestro río? ¿Por qué pocos hablaban de la Hidrovía si llevaba allí cerca de 25 años? ¿Quién la había construido? ¿Para qué? ¿Para quién? ¿Qué relación tenía con nuestras riquezas y nuestras pobreza? ¿Qué escenarios posibles abría el vencimiento de la concesión? Poco a poco distintos espacios políticos de la ciudad de Rosario y a nivel nacional comenzaron a hacerse eco del tema. Finalmente, tomó estado público de cara al plazo de vencimiento de la última licitación a la empresa Hidrovía S.A, en abril de 2021. En ese momento, se debatía si en ese nuevo contexto de oportunidad sería posible plantear nuevos márgenes de soberanía en el control de la principal vía de exportación de Cuenca del Plata y de Argentina.

En el año 2021, comenzamos a pensar en la Hidrovía Paraguay Paraná como un posible tema de investigación, en el marco de la reelaboración del proyecto que habíamos presentado para la admisión en el Doctorado de Ciencias Sociales y Humanas. Como parte de ese camino, arribamos a un conjunto de interrogantes que, en un inicio, versaban en torno a la Hidrovía desde una perspectiva de «soberanía» y «conflictividad ambiental». Bajo el título “Hidrovía Paraná-Paraguay: producción, ambiente y soberanía (1994-2021)”, en julio de 2021 presentamos un nuevo Plan de Trabajo cuyo objetivo general fue “analizar los proyectos políticos vinculados a la utilización y control estatal de la Hidrovía Paraguay Paraná y sus consecuencias socioambientales, a partir del estudio de las políticas públicas desarrolladas en Argentina durante el período 1994-2021”. De ese modo, los interrogantes iniciales que habían motivado la investigación tomaron cuerpo y objetividad bajo ese propósito de estudio.

Con ese horizonte, en 2022 comenzamos a realizar trabajo de campo. Se incluyeron observaciones en diversas reuniones del Foro por la Recuperación del Paraná en la ciudad de Rosario y Buenos Aires, conferencias y eventos vinculados a la Hidrovía organizados por entidades públicas y privadas; y la realización de entrevistas en profundidad. Éstas últimas estuvieron dirigidas a profesionales vinculados a dicho *expertiz*; trabajadores de la Dirección de Vías Navegables y Construcciones Portuarias de la Nación; capitanes de buque; trabajadores marítimos; referentes políticos y funcionarios públicos de la provincia de Santa Fe (Argentina) y de la República del Paraguay. Esta primera etapa del trabajo de campo, intentaba responder a interrogantes vinculados al problema de la «soberanía» del Paraná, sus antecedentes históricos y proyecciones a futuro. En paralelo, fueron aflorando producciones académicas y políticas (Orellano, 2020; Álvarez, 2021;

De Marco, 2022; Scarpacci, 2022) que abordaron desde diferentes dimensiones el problema de la Hidrovía, nutriendo los antecedentes de nuestra investigación.

Sin embargo, ante ese corpus inicial aún no lográbamos discernir con que fundamentos abordaríamos el desarrollo de HPP desde una perspectiva ambiental. Advertíamos, en el debate público y de las organizaciones ambientalistas, el predominio de una visión que ponía el foco de “lo ambiental” en los efectos producidos sobre la biología de los ríos y el ecosistema de humedal. Estudiar y advertir ese tipo de consecuencias había sido un compromiso de las organizaciones ambientalistas que, cuestionaron el proyecto hidroviario desde su anuncio a inicios de la década de 1990. Se sumaron a ese esfuerzo algunas producciones del campo académico. Ante ese estado de la cuestión, ¿cuál sería el aporte de esta investigación al respecto? ¿cuál era la potencialidad de la perspectiva antropológica en el abordaje de esta problemática?

Con estos interrogantes a cuestas, la pregunta inmediata fue por el «sujeto de la problemática». En busca de ponerle “rostro” al problema de la Hidrovía nos aventuramos “barranca abajo” a entrevistarnos con familias dedicadas a la pesca artesanal. En esa dirección, comenzamos una segunda etapa del trabajo de campo, en la cual combinamos observaciones participantes, recorridos por los puertos del corredor sur (desde VGG a Arroyo Seco) y entrevistas a pobladores (muchos de ellos pescadores y pescadoras) de diferentes barrios costeros en Villa Gobernador Gálvez (VGG), Pueblo Esther y Alvear. El propósito era indagar cuáles eran las implicancias socioterritoriales que el desenvolvimiento de las infraestructuras extractivistas tenía para las poblaciones costeras del corredor sur, y especialmente, para las comunidades pesqueras.

En ese marco, al conversar con una de las familias de pescadores de la ciudad de Alvear los primeros supuestos de la investigación fueron interpelados. Hasta ese momento, desde nuestra perspectiva hipotética, el principal problema generado por la Hidrovía era “el dragado del canal”. Sin embargo, al preguntar sobre el tema advertimos que ese aspecto no constituía más que «una» de las dimensiones de un conflicto mucho más complejo y de largo alcance, que, para esas poblaciones había iniciado con la llegada de la empresa Cargill al lugar. De esta manera, fue producto de la interpelación del trabajo de campo que identificamos las implicancias del desarrollo portuario y agroindustrial en la región y las necesidades de su abordaje como infraestructuras asociadas al corredor fluvial HPP. En términos metodológicos, reconocemos que en ese mojón del camino emergió el sujeto

de la problemática y, como parte del mismo, un conjunto de historias de vida que le dieron voz y cuerpo a las preguntas de investigación.

A partir del recorrido realizado fue posible complejizar el sentido otorgado al problema de la Hidrovía como un problema «ambiental»²³, desde, al menos, tres abordajes posibles. En primer lugar, la dimensión ambiental resulta inescindible de cualquier estudio del proyecto HPP, en tanto éste oficia como un instrumento indispensable de la logística de transporte del modelo de agronegocio y otras actividades, entre las que predominan la extracción de metales, minerales, productos forestales, combustibles fósiles y una agricultura intensiva a gran escala (Zarrilli, 2018). Modelo que implica grandes transformaciones socioambientales y depende de un paquete tecnológico que incluye la aplicación masiva de agrotóxicos; cuyas consecuencias para la biodiversidad y la salud humana y no humana son ampliamente estudiadas.

En segundo lugar, es posible abordar la cuestión ambiental entorno a la HPP a partir de los efectos directos de la construcción y utilización del canal. Integramos allí las problemáticas ambientales relacionadas a la transformación de la biología de los ríos y costas, producto de las obras de infraestructura para la construcción y mantenimiento de la vía navegable. Si bien, a diferencia de otras hidrovías del mundo, la HPP tiene la virtud de montarse sobre el curso “natural” de los ríos, la profundización y optimización del canal y de las zonas de amarre requieren de la intervención antrópica generando impactos varios sobre el Humedal y el Pantanal.

Finalmente, identificamos una tercera dimensión que nos advierte sobre las implicancias socioambientales del proyecto, en cuanto a las consecuencias generadas por el desarrollo de infraestructuras industriales y portuarias asociadas al corredor fluvial. Dentro de este conjunto de problemáticas situamos la conflictividad producida por el funcionamiento de grandes plantas agroindustriales y terminales portuarias emplazadas a lo largo del AMR. Las corporaciones de la agroindustria usufructúan los territorios (ríos y cuencas) en función de la maximización de sus propias ganancias, en detrimento de nuestras riquezas como pueblos y de la biodiversidad reinante a lo largo del Humedal.

²³ Concebimos el Ambiente como producto de la interacción de las acciones humanas a partir de sus prácticas concretas (Reboratti, 2000). Esta conceptualización nos permite dar cuenta del carácter histórico y socio cultural del ambiente (Saldi y Wagner, 2013). Reconocer lo ambiental como síntesis de un conjunto de relaciones históricas permite advertir su carácter político y su condición como objeto de disputa entre intereses en pugna.

Entre los efectos de la actividad agroindustrial y portuaria se destacan: la modificación de las zonas costeras y de la dinámica hídrica, producto del dragado de dársenas, cauces y canales de acceso a las terminales portuarias; efectos contaminantes por los desechos vertidos por las industrias y embarcaciones; generación de ruidos de la propia actividad; atropellamiento de la fauna autóctona; vulnerabilidad territorial y riesgos para las poblaciones aledañas a las zonas costeras como consecuencia de la congestión en la infraestructura de puertos, naval, vial y ferroviaria, entre otras (Wetlands, 2019; Cauce, 2019).

Como saldo de la sistematización de antecedentes y de la problematización de las entrevistas realizadas durante las dos primeras etapas del trabajo de campo, (re)elaboramos la problemática que orientó este trayecto de investigación. Finalmente nos propusimos enfocar el estudio de la Hidrovía Paraguay Paraná en Argentina a partir del análisis y la problematización de la conflictividad socioterritorial generada por la expansión de la infraestructura agroindustrial y portuaria en el corredor sur del Área Metropolitana de Rosario (AMR) en la provincia de Santa Fe. Asimismo, extendimos el recorte temporal del proyecto original (1994-2021) al período 1989-2024. Se tomó en consideración la sanción de la Ley de Reforma del Estado en Argentina y se extendió el análisis de la problemática, incluyendo su actualización hasta el final del año 2024. Ese último viraje en el proceso metodológico permitió la apertura a una tercera etapa del trabajo de campo vinculada específicamente al conflicto emergente en torno a la empresa Cargill.

Perspectiva multiescalar y etnografía del conflicto ambiental

En función de las consideraciones presentadas en este capítulo, dos grandes enfoques sostuvieron el abordaje de la problemática a lo largo de la investigación: el análisis multiescalar y una perspectiva antropológica, que, entre otros aspectos, se tradujo en la construcción de una «etnografía del conflicto ambiental» (Saldi y Wagner, 2013).

A partir de la modernidad, los Estados Nacionales operaron como territorios delimitados para el desarrollo del capitalismo industrial. Bajo la territorialidad del Estado Nación se impuso una matriz única y universal de gobernabilidad del espacio a partir de «territorios-zonas», ordenados en función de una lógica piramidal: naciones, provincias, departamentos, municipios, etc. (Haesbaert, 2016). Frente a la crisis del proyecto moderno y la hegemonía del capital transnacional, hacia los años noventa, Milton Santos

(1993) se preguntaba sobre las implicancias del creciente proceso de «mundialización del espacio geográfico» y la centralidad de las redes como medio para la unificación planetaria. Advertía, entonces, que “mediante la unificación llegaría el fraccionamiento” (1993, p.76). Para el autor, las redes eran concebidas como vectores de modernidad, pero también de entropía. Es decir, instrumentos que a nivel mundial permitirían vehiculizar un principio de orden al servicio de los actores hegemónicos, pero desordenando las relaciones horizontales a escala local (Santos, 1993). Hoy podemos reflexionar que el devenir de las fuerzas productivas a escala global contribuyó finalmente a ese proceso.

Con el predominio de las redes transnacionales se impuso una multiterritorialidad funcional a ese ordenamiento del espacio. El Capital ya no controlan zonas contiguas, sino “ductos y/o flujos y puntos de conexión o *hubs* que, combinados, forman las redes transnacionales” (Haesbaert, 2016, p.123). En función de dicha lógica, Marcio Cataia (2017) propone pensar el mundo globalizado como resultado de dos fuerzas que se atraen y se oponen dialécticamente: el orden global y el orden local. El primero implica el despliegue de un ordenamiento dominante del territorio, verticalizado “de arriba hacia abajo”²⁴. En el orden local, en cambio, sobreviven diversas formas de convivencia con el medio geográfico, creadas por los grupos que permanecen en el lugar. Por consiguiente:

[...] la noción de ordenamiento del territorio gira en torno a dos ejes de significación: la racionalidad de los agentes hegemónicos, que tienen la totalidad del territorio nacional como espacio de ejercicio de su poder, y las contraracionalidades de los agentes arraigados en los lugares, que tienen el lugar como espacio de ejercicio de sus prácticas y, frecuentemente, de resistencias a las políticas verticalizadas de arriba hacia abajo. (Cataia, 2017, p.25)

La problemática de estudio se circunscribe -por su ubicación geográfica y por el carácter del actor que analizamos (Cargill)- en un territorio articulado a las cadenas globales de valor de los principales actores del complejo exportador de commodities. Las características que asume el ordenamiento territorial, en el marco de la nueva territorialidad global, nos permite fundamentar la necesidad de abordar la problemática desde una perspectiva que contemple: a escala global, la organización y territorialización

²⁴ El ordenamiento territorial es entendido como “la regulación de las tendencias de distribución de las actividades productivas e infraestructurales en el territorio nacional o supranacional como consecuencia de las acciones de múltiples agentes, según una visión estratégica y mediante la articulación institucional y la negociación” (Cataia, año, p. 28).

de las cadenas globales de valor; a escala regional, el desarrollo del complejo agroexportador de commodities e infraestructuras asociadas; a escala nacional-local; las transformaciones socioterritoriales y la conflictividad ambiental emergente.

Desde esta perspectiva, es posible reconocer la «escala de la acción» como parte indisoluble de aquello que María Laura Silveira (2004) denomina «escala del imperio»; concebir al «lugar», no como un fragmento, sino como “la propia totalidad que, a través de los objetos, las acciones y las normas, se afirma y se niega modelando un subespacio del espacio global” (Silveira, 1995, como se citó en Álvarez, 2021, p. 19). Desde dicho posicionamiento, nos proponemos hacer *zoom* en el territorio en disputa, afirmando —como señala Doreen Massey (1994)— “el sentido global del lugar”. Aspiramos a que el estudio de esta experiencia constituya un aporte para conocer qué características adquirió el proceso de espacialización del polo portuario oleaginoso en el Área Metropolitana de Rosario y problematizar cómo se enlaza el territorio en las cadenas globales de valor.

De acuerdo con H. Acselrad (2010), concebimos que la producción del territorio desde la lógica global de acumulación del capital, avanza y tensiona formas de apropiación del espacio. Estas son dispuestas por sujetos sociales resueltos a darle otros sentidos al territorio, optar por otras maneras de regular el tiempo y el espacio, asociando a éstos sus propias identidades. Esta situación sienta las bases para la emergencia de un escenario de conflictividad ambiental, en tanto:

[...] involucran grupos sociales con modos diferenciados de apropiación, uso y significación del territorio, teniendo origen cuando por lo menos uno de los grupos ve amenazada sus formas sociales de apropiación del medio por los impactos indeseables (transmitidos por el aire, agua, suelo o seres vivos) derivados del ejercicio de las prácticas de otros grupos. (Acselrad, 2004 en Fernández Equiza et al., 2021, p.16)

En ese sentido, el conflicto ambiental expresa una dimensión fundamental en los estudios sobre conflictividad social, entre diversas razones, porque en él se expresa -ya sea de manera de manera “latente” o “manifiesta” (Santandreu y Gudynas, 1998), las propias condiciones de existencia y reproducción de la especie humana (Soto Fernández et al., 2007).

Como complemento de este enfoque, recuperamos como parte de nuestra perspectiva de análisis la categoría de «conflictos socioterritoriales», reconociendo los aportes

construidos desde el campo de la geografía y la antropología. Si bien los estudios socioterritoriales constituye aún un campo de estudio en proceso de desarrollo, creemos que esta mirada contribuye a un abordaje específico de las experiencias de conflictividad social donde el territorio, su posesión o apropiación, uso y significado es objeto de disputa (García Grandón, 2021)²⁵. Si bien la dimensión «socioterritorial» incluye la dimensión «ambiental» de los conflictos, el énfasis en la noción de territorio le otorga un carácter superlativo para el abordaje de la conflictividad por el uso de los bienes comunes, más aún si consideramos la dimensión político cultural del arraigo en América Latina.

Por su parte, la mirada antropológica, respecto de la conflictividad analizada, busca desnaturalizar las relaciones que hacen a la producción del territorio y la diversidad de posiciones entre y al interior de los actores que intervienen. “La antropología, desde un hacer y una práctica profunda [...] puede pensarse como un oficio, como un artesanado, donde se van uniendo piezas, como relaciones permanentes que todo el tiempo se mueven, se arman, se desarman (Bianchi y Silvano, 2001, p. 5)”. Hay una búsqueda por los sentidos en juego entorno a las múltiples dimensiones en las que se ejerce el poder.

Desde esta concepción disciplinar, en el proceso de construcción de conocimiento primó el despliegue de un «enfoque etnográfico» (Rockwell, 2009). Con esas herramientas fue relevada, problematizada y teorizada la conflictividad ambiental desplegada en relación al proyecto agroindustria y portuario de la empresa Cargill en las ciudades de VGG y Alvear.

Si bien el concepto de etnografía ha valido grandes debates teóricos metodológicos en el campo de la antropología, aquí la comprendemos como un enfoque que reúne las siguientes características: la estadía prolongada o recurrente en el territorio de estudio; la atención a la producción de sentidos que subyacen a las prácticas cotidianas; la sistematización de la información a partir de una narrativa descriptiva (en la que ya se incluye una mirada parcial de ese contexto) y las posibilidades de construir relaciones e interrogantes, de teorizar a partir del trabajo de campo (Rockwell, 2009). En palabras de Elsie Rockwell la etnografía es aquella práctica por medio de la cual buscamos “documentar lo no documentado”. Estos rasgos, entre otros, distinguen la producción

²⁵ Podemos incluir en ese campo el abordaje de conflictos vinculados a experiencias de violencia armada y desplazamiento de poblaciones; demandas de autodeterminación; procesos de resistencia ante los impactos negativos generados por actividades extractivas; procesos de gobernanza del agua y la tierra, entre otros.

científica antropológica, tal como nosotros la concebimos, de las particularidades de otras Ciencias Sociales.

Saldi y Wagner (2013) destacan el aporte realizado por la antropología, desde la etnografía de los conflictos ambientales, en cuanto a la construcción de un enfoque que considere la mirada de los diferentes actores implicados en la problemática socioambiental. Coincidiendo con las autoras, creemos que el aporte de la antropología resulta relevante en lo relativo al conflicto vinculado a las implicancias del complejo portuario y oleaginoso del AMR. Desde el quehacer antropológico fue posible registrar y documentar un conjunto de realidades -de «voces silenciadas» (Argumedo, 2009)- que expresaron, desde el saber de la vida cotidiana y las memorias sociales, los efectos de la reconversión de estos territorios en zonas de sacrificio ambiental.

Hablamos de procesos de transformación de largo plazo que no son “medibles” en unidades cuantificables pero cuya comprensión resulta necesaria para un abordaje integral de los problemas socioambientales vinculados al proyecto HPP. En ese sentido, el enfoque etnográfico en el marco de un análisis multiescalar, abonó a la percepción, el registro y la indagación de la problemática en su escala local, aportando elementos para identificar cómo se emplazan los «territorios de la globalización» (Manzanal, 2014; Santos, 1993) en el «lugar» (Santos, 1996).

El corpus

La investigación integró diferentes estrategias de construcción de la información. Se realizaron observaciones en eventos científicos y políticos vinculados a la HPP, el río Paraná y los humedales; jornadas individuales y colectivas de observación y registro fotográfico en las instalaciones portuarias y barrios costeros de las localidades de Timbúes, Puerto General San Martín, San Lorenzo (en el corredor norte del AMR) y VGG, Alvear, Pueblo Esther, General Lagos y Arroyo Seco (en el corredor sur del AMR); recorridos fluviales junto a pescadores de la ciudad de Pueblo Esther; observaciones participantes en los barrios de pescadores La Ribera (VGG) y Bajada Barbi (Pueblo Esther); y en los barrios implicados directamente en el conflicto con Cargill: Santa Inés e Ibai Ondo, en VGG y Bajo Paraná, en la localidad de Alvear.

En simultáneo, se relevaron archivos periodísticos de medios locales y nacionales; archivos documentales de la Administración General de Puertos (AGP); de la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR) y de Taller Ecologista de Rosario (TE). Además, se trabajó

sobre un conjunto de expedientes y normativas del Concejo Deliberante de la ciudad de Villa Gobernador Gálvez (CD VGG), correspondientes al período 2003-2007. Asimismo, se incluyeron diversos archivos personales proporcionados por las personas entrevistadas.

La estrategia metodológica privilegiada para aproximarnos a la problemática fue la entrevista en profundidad. En palabras de Giobellina Brumara (1994):

La entrevista es un territorio y una condición que se comparte [...] generada por la palabra y generadora de palabra [...] Es un espacio de negociación bajo el cual subyacen los sentidos pre-construidos, las matrices de significación, que en buena medida son el blanco de la investigación; pero, además, se constituyen sentidos que comprometen al par en juego. (p. 22)

El espacio de la entrevista se constituye como una relación social (Guber, 2004), que pone al sujeto investigador ante un proceso de extrañamiento y desafía la posibilidad de escuchar al otro en tanto Otro. Los encuentros intentaron ser contruidos desde el reconocimiento de la palabra del Otro o la Otra desde un *status* igualitario de saber, desde el precepto epistemológico de construir desde el «diálogo» (Freire, 2008). Cabe señalar que cada una de las entrevistas realizadas se vio condicionada por las particularidades del sector socioeconómico y la condición de género del entrevistado o entrevistada. En los distintos encuentros se puso en juego nuestro rol como “investigadora”, como representante de “La” Universidad y como mujer.

Por otra parte, en el marco de algunas de las entrevistas realizadas se recurrió a herramientas propias del enfoque de cartografía social (Diez Tetamanti, 2018), llevando adelante estrategias de construcción de la información a partir de la producción de cartografías y el retrabajo sobre mapas elaborados con sistema de información satelital. Desde esta perspectiva se reconoce que el sujeto es capaz de cartografiar el espacio habitado desde los saberes contruidos a partir de su «estar» en el territorio. “Lo territorial es memoria, deseo, evento, proyección” (Diez Tetamanti, 2018, p 11.). La producción del mapa o su intervención por parte de una o dos más personas, supone un intercambio de experiencias sobre el mundo representado. Allí, “se generan nuevos sentidos espaciales que incrementan el conocimiento sobre el territorio, de los propios cartógrafos sociales” (Diez Tetamanti, 2018, p. 11). La intervención de esta herramienta durante las entrevistas permitió aproximarnos a un conocimiento más profundo del territorio de estudio, y,

asimismo, habilitó nuevos sentidos y repreguntas que fueron profundizadas durante los encuentros.

El proceso metodológico se articuló a partir de la realización de 32 entrevistas individuales y colectivas en las ciudades de Rosario, Buenos Aires, VGG, Alvear, Pueblo Esther y Asunción. Se tuvo en consideración integrar diversas voces que puedan dar cuenta de posiciones presentes en el marco del Estado, el mundo empresarial (capital) y la sociedad civil (trabajo). A los fines de esta sistematización, se reúnen las entrevistas en tres grandes grupos en función del propósito general de indagación que las orientó.

En un primer grupo se incluyen las entrevistas realizadas a los referentes políticos y sindicales. Entre ellos trabajadores de la Dirección Nacional de Vías Navegables (DNVN) y empresas marítimas; representantes del Ministerio de Obras Públicas de la República del Paraguay, representantes de cámaras e instituciones vinculadas al sector agroexportador: BCR, Instituto de Desarrollo Regional de Rosario y Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas (CAPyM)²⁶. La composición de género de este grupo, estuvo conformada en su totalidad por varones. Situación, que, inferimos, podría deberse a su supremacía tanto en las actividades laborales vinculadas al río (marineros, capitanes de buque, etc.), como en la ocupación de cargos de gestión pública y privada. Hacemos mención a este aspecto, ya que la «desigualdad de género», respecto de la circulación y validación de saberes, se evidenció a lo largo del desenvolvimiento del trabajo de campo, tanto en lo que relativo a la relación entrevistadora-entrevistado²⁷, como entre las personas entrevistada, principalmente, en el caso de los matrimonios.

Un segundo grupo de entrevistas incluyó el trabajo realizado junto a pescadores, pescadoras y otros ciudadanos de barrios populares costeros. Finalmente, un tercer grupo, se enfocó en analizar las diferentes posiciones construidas frente al conflicto con Cargill²⁸. En este último caso se priorizaron los encuentros con referentes/as de los barrios Ibai Ondo, Santa Inés y Bajo Paraná. En ese marco, combinamos entrevistas colectivas con integrantes de la Vecinal de Ibai Ondo y la Vecinal de Santa Inés, respectivamente, junto a encuentros individuales con vecinos/as de dichos barrios y del barrio Bajo

²⁶ La entrevista a la CAPyM fue realizada junto al Dr. Álvaro Álvarez, codirector de estas tesis.

²⁷ Este aspecto es también identificado por Anahí Acebal (2023) en el marco de su proceso de construcción de tesis doctoral.

²⁸ En este caso, la identidad de las personas entrevistadas se mantiene anónima, utilizando nombres de fantasía a lo largo del escrito para preservar su seguridad y evitar el entorpecimiento del desarrollo judicial del conflicto.

Paraná²⁹. También se realizaron entrevistas a ex concejales/as y funcionarias/os de la ciudad de Villa Gobernador Gálvez y representantes de Taller Ecologista. Finalmente, entrevistados a las actuales autoridades municipales de la ciudad de VGG y la Comuna de Alvear.

Las entrevistas realizadas a los habitantes de los barrios inmersos en el conflicto partieron del reconocimiento de sus memorias colectivas. Fue una decisión metodológica trabajar con las historias de vida de estos sujetos y las memorias respecto al territorio y el conflicto. Esto se fundamentó en la intención contribuir a la puesta en valor las voces de un sujeto «anónimo» (Piña, 1986) comúnmente silenciado por el mundo empresarial y las políticas hegemónicas del Estado. La decisión se fundó en la creencia de que todo sujeto es portador de un saber significativo y en la concepción de que toda subjetividad debe ser entendida como exponente de un conjunto de valores y concepciones colectivas.

Patricio Guerrero Arias, desde una perspectiva decolonial, propone pensar que tras la Conquista “se construyó un patrón de conocimiento profundamente articulado al ejercicio del poder, sustentado en una razón colonial” [...] que “nos construyó imágenes deformantes de la realidad y [...] nos usurpó la palabra, para que seamos un simple eco de otras voces, que auto asumieron la hegemonía de la enunciación” (Guerrero Arias, 2010, p. 9). De acuerdo a esa “razón universal” lo propio fue subestimado, denigrado, reducido -en términos epistémicos- a un “objeto a conocer”. En ese proceso miles de voces populares fueron silenciadas (Argumedo, 2009).

Como un modo de revertir esa tendencia, asumir la tarea de recoger y sistematizar las narrativas anónimas expresa la intencionalidad ético política de revalorizar los patrimonios político culturales que constituyen saberes forjados al calor de las luchas y las resistencias de los sujetos populares latinoamericanos. Saberes, que en palabras de Alcira Argumedo (2009), abrevan en una matriz teórico política autónoma de pensamiento desde un horizonte latinoamericano. Asimismo, la definición de respetar en gran medida la textualidad de los enunciados y visibilizarnos a lo largo de este trabajo, reviste en ese fundamento epistémico.

²⁹ Dos de las entrevistas correspondientes al barrio Ibai Ondo y una de las situaciones observacionales del barrio Bajo Paraná fueron realizadas en conjunto con la Dra. Verónica Vogelmann.

Estas consideraciones también nos permiten reflexionar acerca de las dificultades presentadas durante el trabajo de campo. Por una parte, fue necesario sortear los imaginarios presentes en el territorio respecto de “La” Universidad. Si bien, la Universidad y el sujeto que la habita cuenta con una extendida legitimación por parte del resto de la Sociedad, en esta experiencia en particular, los vecinos y vecinas contaban con una serie de preconceptos sobre la Universidad Nacional de Rosario, ya que -según relataban- ya se habían realizado mediciones de “calidad de aire” por parte de organismos dependientes de la institución, sin aportar mayores resultados³⁰. En consecuencia, fue preciso lidiar con la generación de expectativas al respecto, así como con la “deuda” (implícita) de la Universidad para con la comunidad afectada.

Por otra parte, fue dificultoso dar con personas de confianza para echar a andar una “bola de nieve” que nos permitiera ampliar el volumen de entrevistas en cada uno de los territorios. En alguna medida, pensamos que esto también se pudo haber relacionado a las “precauciones” que algunos vecinos -inmersos en el enfrentamiento con Cargill- tuvieron ante la situación de tener que exponer su relato a una persona desconocida. En esa dirección, fue una decisión explicitar durante el trabajo de campo nuestra posición ético política: todos los entrevistados de los barrios damnificados por la empresa sabían que no estábamos de acuerdo con la “política ambiental” de Cargill.

Finalmente, construido un marco de confianza, afloraron diversos contactos. Incluso, nos sorprendimos de la voluntad de las distintas familias por exponer su “testimonio”, por visibilizar el conflicto. Eso aconteció tanto en el barrio Ibai Ondo como en Santa Inés. No así en el barrio Bajo Paraná, dónde entrevistamos a personas pertenecientes a una misma familia ya que, producto de la fragmentación del entramado comunitario como consecuencia del conflicto, nos tuvimos que limitar a un sector del barrio y no a su totalidad. Algunos otros aspectos fueron recogidos a partir de conversaciones informales en observaciones participantes.

Todo los vecinos y vecinas entrevistados/as en este trabajo expresaron de una u otra manera sus discrepancias con la empresa. Sin embargo, en el transcurso de la investigación tuvimos conocimiento de la presencia de muchas familias que no manifiestan su enemistad, o mantiene una relación estrecha con la Fundación Cargill. Fue

³⁰ No nos constan los informes, solo el reconocimiento de esa acción por parte de algunos vecinos

una decisión metodológica no priorizar esos testimonios. A pesar de ellos, creemos que puede ser interesante en futuros trabajos complejizar el abordaje de la problemática incluyendo también otras voces que comulgan con el posicionamiento hegemónico.

Este aspecto también se expresa en la ausencia de la voz en primera persona de responsables de Cargill en Argentina y, en VGG, en particular. A lo fines de adquirir algunas precisiones técnicas sobre el funcionamiento de la empresa incluimos la entrevista con un trabajador de la planta de VGG y miembro del Sindicato de Aceiteros de Rosario, pero cuyo posicionamiento no comulga con el de su patronal. A pesar de algunos intentos, no fue posible concretar una entrevista con representantes de la planta de Cargill VGG. El primer obstáculo fue dar con el nombre de los responsables de la planta. Cargill cuenta con una política de comunicación centralizada en cada país a través de su página web. Allí no figuran los nombres de los responsables de la empresa. Tampoco en otras redes sociales de uso común. La estructura organizacional de la empresa es invisible a primera vista.

Este aspecto pone de relevancia lo señalado por Brewster Kneen, en 1995, quien dio a conocer al mundo su investigación sobre la empresa norteamericana refiriéndose a ella como un “gigante invisible”. Con aquella denominación, el autor hizo alusión a las dificultades que tuvo que sortear para acceder a información pública sobre las actividades económicas y balances comerciales de la empresa; su organigrama institucional, empresas subsidiarias, entre otros aspectos. Esta dificultad no solo era atribuible a la política comunicacional de la corporación sino también a los mecanismos de diversificación y terciarización de sus inversiones, en cientos de empresas de diversa razón social (Kneen, 2005).

Retomamos esta característica enfatizada por Kneen ya que refiere a un aspecto de la empresa que se hizo evidente a lo largo de nuestro proceso de investigación. Se expresó en la dificultad para acceder a información pública sobre sus actividades (más allá de las declaraciones juradas de venta al exterior que son remitidas al Estado Nacional); propiedad y capacidad de sus instalaciones; nómina del personal responsable en cada sede; informes sobre la evaluación de impacto ambiental de la actividad industrial y portuaria, entre otros elementos. De la misma manera, se hizo evidente en la imposibilidad de establecer contacto institucional con autoridades de la corporación en Argentina y en las empresas del Gran Rosario, en particular.

Paradójicamente, esas mismas personas que permanecen en el anonimato mantienen una comunicación interpersonal con los referentes de los barrios aledaños. Si bien esta política ha virado a lo largo del tiempo, de acuerdo a los cambios en la posición de la empresa para la administración del conflicto, en gran medida, los responsables de los puertos o el gerente de la planta de VGG (o alguien de su confianza) mantiene el diálogo directo con representantes de la Vecinal y/o con los referentes de los vecinos, en caso que ésta no se encuentre formalizada. En ese sentido, fue a través de ellos que pudimos reconocer a estos interlocutores y solicitar una audiencia para este trabajo. Lamentablemente, luego de algunos intercambios con personal de la planta, no fue posible concretar la entrevista³¹. No descartamos la posibilidad de retomar ese intento a futuro.

Todo lo plasmado en este capítulo intenta compartir los avatares de un proceso de investigación, sinuoso y comprometido. Se tuvo en cuenta el contexto de su producción; los sentires, pensares y el posicionamiento epistemológico de quién escribe; el bagaje conceptual y las fuentes que formaron parte del *corpus* analizado; las limitaciones y posibilidades del enfoque teórico metodológico y, por último, el criterio ético político que la sostuvo: ¿para qué? ¿contra quienes? y ¿contra quién? producimos conocimiento. Lo que sigue, es un esfuerzo de sistematización para mostrar con la mayor fidelidad posible el trabajo realizado y los alcances de ese proceso.

³¹ Esta situación coincidió con un momento particular de restructuración de la empresa a nivel global, que llevó al despido de más ... trabajadores en Argentina, del sector administrativos y gerencial. 30 fueron despedidos entre Cargill Villa Gobernador Gálvez y Punta Alvear.

CAPÍTULO 2. CONTEXTO DE PRODUCCIÓN Y ANDAMIAJE TEÓRICO METODOLÓGICO

No estamos en una época de cambios, sino en
un cambio de época. Y este cambio exige una
nueva relación con la naturaleza.
(L. Boff, s/d)

Esta tesis se sitúa en un contexto histórico, político y ecológico de crisis del capitalismo en sus múltiples dimensiones. Asistimos a una era de «transición intersistémica» (Rang, 2021) en la cual las distintas fracciones del capital luchan por la apropiación de la plusvalía social a escala global. En ese marco, la crisis socioecológica emerge como resultado de un proceso de fractura metabólica del régimen de producción. De acuerdo a los objetivos ya explicitados, nos proponemos en este capítulo dar cuenta del contexto histórico en fue producida la presente investigación.

La era del Antropoceno: crisis sistémica y ruptura metabólica

Hacia la década de 1970, las transformaciones en el modo de producción capitalista llevaron a la reestructuración del patrón de acumulación³² y abrieron paso a la hegemonía del capital financiero en su fase transnacional. La tecnificación y digitalización del proceso productivo acortó los tiempos de producción. Se aumentó la productividad, a la par que disminuyó la masa de trabajo vivo (capital variable) en el proceso productivo. Tal como Marx ([1867] 2009) había avizorado a mediados del siglo XIX, la tendencia decreciente de la tasa de ganancia se hace presente, ante un incremento exponencial en la composición orgánica del capital. A pesar del aumento del volumen de riqueza producida, la composición del valor decrece. En efecto, la lucha de clases por el reparto de la riqueza se agudiza.

Tras un proceso continuo de concentración-centralización-monopolización (Rang, 2021), acentuado a partir de la década de 1970 por la especulación financiera global, hoy el sistema se encuentra en una etapa avanzada dónde la prepotencia de mundo de las mercancías impone altos grados de agotamiento, descomposición y deshumanización, “haciendo de la miseria de los pueblos su rasgo principal, con el predominio de los

³² Bajo el gobierno de Richard Nixon se pone fin a la convertibilidad dólar-oro, convirtiendo al dólar de facto en una moneda respaldada por un valor legal propio. Esta medida rompe el consenso internacional construido tras la segunda Guerra mundial en Breeton Woods (1944), a partir del cual se adoptaba el dólar estadounidense como moneda internacional bajo condición que se sostuviera en relación al patrón Oro como reserva.

grandes fondos financieros globales y la hipercentralización del capital” (Rang, 2021, p. 20). En ese contexto la batalla por la apropiación de los bienes comunes de la naturaleza se torna cada vez más estratégica para la reproducción del capital financiero global, llevando a la vida en el planeta a los límites de su supervivencia. De allí el reconocimiento de esta era como un período de crisis socioecológica de carácter “civilizatorio” (J.P. Olsson, comunicación personal, 8 de marzo, 2022)³³.

Sin embargo, pese a su indiscutible actualidad, la crisis socioecológica no constituye un producto del escenario reciente, sino del propio origen de la Modernidad colonial-capitalista (Machado Araoz, 2013). La concepción del hombre como parte de la naturaleza fue ampliamente extendida entre las culturas originarias de América y el mundo. La antropización de la naturaleza, a lo largo de los siglos, permitió el desarrollo de la vida humana y su convivencia con otras especies en diversos ecosistemas. Sin embargo, el Occidente imperial quebranto aquellas prácticas del «buen vivir» y estableció la hegemonía de una nueva relación hombre-naturaleza, a partir del reconocimiento de aquella dualidad³⁴. En base a esta reserva filosófica, el capitalismo, fundado en el proyecto científico de la modernidad, desplegó un modo de apropiación cultural (particular) sobre la naturaleza, arraigado en la racionalización económica del mundo (Leff, 2004). El devenir de las fuerzas productivas del sistema en expansión condujo a sucesivas transformaciones, que, progresivamente, permitieron la “adaptación” de los ecosistemas a las necesidades del desarrollo económico.

En la segunda mitad del siglo XIX, Karl Marx ([1867] 2009), recurría al concepto de «metabolismo» para dar cuenta de la relación establecida por los seres humanos con otros flujos energéticos de la naturaleza en su proceso vital. Para Marx:

³³ Juan Pablo Olson. Sociólogo ambientalista. Magister en Gestión del Agua. Coordinador en América Latina de la Internacional Progresista. Fue asesor de políticas ambientales en el Senado de la Nación (2015-2019).

³⁴ Ya en el siglo XVII aseveraba Francis Bacon, que, “aunque el hombre sea solo una porción de la naturaleza, todo ha sido creado para él como la causa final de la creación” (Manzo, 2004, p. 293). Este breve enunciado, ya presentaba en germen una visión dicotómica de la realidad conformada por la representación del hombre y la naturaleza “como dos entidades separadas y en oposición” (Castro, 2011, p. 49). Sobre este precepto se afirmó “[...] el optimismo de los hombres ilustrados sobre la ciencia y la técnica como medios para lograr el progreso material” (Castro, 2011, p. 48). Dicha concepción antropocéntrica, junto al dualismo cartesiano que instauró el imperio de la razón, sentaron las bases sobre las que se erigió la concepción dominante de la racionalidad moderna occidental.

El metabolismo social es la condición ecológico-política fundamental para la existencia de los individuos y las sociedades humanas: alude a los intercambios energético-materiales que se dan entre la Tierra –ecosistemas o “naturaleza exterior”- y los Cuerpos-Poblaciones –“naturaleza interior”- y cuyos vectores claves son el alimento y el trabajo. (Machado Araoz, 2013, p. 133)

Desde esa perspectiva, el trabajo fue considerado una acción por medio de la cual el hombre modificaba su entorno; apropiándose de elementos de la naturaleza y otorgándole un valor para su propia existencia. De acuerdo a la teoría marxiana, la relación hombre-naturaleza, previa al capitalismo, encontró un primer punto de quiebre en el proceso de «acumulación originaria» (Marx, [1867] 2009). El eje central de este proceso -violento y depredatorio- fue la desposesión de la tierra que separó a las poblaciones campesinas de sus medios de vida.

Asimismo, al analizar el proceso de conformación de la renta agraria Marx ya advertía que las condiciones generadas como producto del desarrollo del capitalismo en su fase industrial podrían llevar a un «desgarramiento insanable» del metabolismo social. En esa dirección anunciaba:

La gran propiedad del suelo reduce la población agrícola a un mínimo en constante disminución, oponiéndole una población industrial en constante aumento, hacinada en las ciudades, de ese modo **engendra condiciones que provocan un desgarramiento insanable en la continuidad del metabolismo social**, prescrito por las leyes naturales de la vida, como consecuencia de lo cual se dilapida la fuerza del suelo [...] mucho más allá de las fronteras del propio país. (Liebig)

[...] La gran industria y la agricultura industrialmente explotada en gran escala operan en forma conjunta. Si en un principio se distinguen por el hecho de que, la primera devasta y arruina más la fuerza de trabajo, y por ende la fuerza natural del hombre, mientras que la segunda depreda en forma directa la fuerza natural del suelo, en el curso ulterior de los sucesos ambas se estrechan la mano, puesto que el sistema industrial rural también extenua a los obreros, mientras que la industria y el comercio, por su parte, procuran a la agricultura los medios para el agotamiento del suelo. (Marx, [1867] 2009, p. 1034. El subrayado es nuestro)

Esta apreciación presente en la visión pionera de Marx, fue retomada por un conjunto de autores y autoras que resignificaron su obra³⁵. La creación de la máquina a vapor y el dominio de la energía fósil trajo consigo “la idea de que no existen límites para la acumulación incesante de capital” (Porto-Gonçalves, 2016, p. 296). De esta manera se inició una «ruptura metabólica de alcance planetario» (Porto-Gonçalves, 2016) mediada por el dominio de una razón tecnocientífica moderna que subordina otras racionalidades y saberes preexistentes, en función de un aumento en la productividad del capital.

La revolución en la química, la mecanización del agro y expropiación epistémica del conocimiento sobre las semillas transforman y suplantán las prácticas ancestrales de reproducción de la vida en el mundo rural. El crecimiento exponencial de las ciudades (que en 2007 superó la población rural) y la creciente demanda de agua para el desarrollo urbano (residencial e industrial) profundiza el desequilibrio de los ecosistemas a escala mundial (Porto-Gonçalves, 2016). Como contraparte de ese proceso, se extiende la expulsión de las comunidades campesinas e indígenas; la proliferación de enfermedades endémicas y se profundiza la crisis hídrica, entre otros fenómenos. Lo que está en disputa es la concepción del tiempo: la vertiginosidad del proceso de acumulación del capital pone en tensión el tiempo necesario para la reproducción de la vida en el planeta (Porto-Gonçalves, 2016).

La radicalidad de este proceso de transformación al que asistimos como generación, llevó a diversos autores y autoras a postular la transición hacia una nueva era geológica: la era del «Antropoceno» (Kaltmeier et al., 2024). Esta categoría, remite a una fase del desarrollo de la humanidad en el Planeta Tierra caracterizada por un conjunto de cambios radicales en los medios de producción, a partir de la década de 1950. El crecimiento urbano e industrial, y el incremento exponencial del consumo energético, condujo a una explotación desmedida de los combustibles fósiles, del agua dulce y otros bienes comunes no renovables de la naturaleza, generando un aumento masivo de gases de efecto invernadero, desequilibrios ecosistémicos y crisis hídrica, entre otros hechos significativos como para dejar una marca duradera en la geología del planeta.

³⁵ Entre ellos John B. Foster acuñó el término de «fractura metabólica» para dar cuenta de la ruptura de la relación ser humano-naturaleza previamente existente (Sacher, 2016). Por su parte, Porto-Gonçalves (2016) señaló que el devenir de la Revolución Industrial es el que da paso a una «ruptura metabólica» con las relaciones sociales y de poder.

A esto se suman otros procesos de degradación del ambiente incentivados por la contaminación de residuos industriales y domiciliarios, desechos nucleares, la acidificación de los océanos, la extinción de especies y el uso masivo de agroquímicos y pesticidas, entre otros. Todo esto nos permite hablar del Antropoceno como síntesis de una «crisis múltiple» (Kaltmeier et al., 2024).

Adhiriendo a una perspectiva decolonial, creemos que la categoría de Antropoceno no puede deslindarse de los procesos de colonización que enlazan a continente americano al sistema mundo capitalista. En ese sentido, coincidimos en rastrear su genealogía hasta la conquista europea del continente americano, con el sistema de plantaciones y el extractivismo minero y metalífero. En América Latina y el Caribe -territorio que alberga importantes reservas de agua dulce y el 40% de la biodiversidad mundial- las condiciones de dominación impuestas a partir de la colonización, y profundizadas en el último cuarto de siglo, se evidencian de forma significativa (Kaltmeier et al., 2024).

Los entornos ecosistémicos se ven alterados producto del avance de modelos extractivos; monocultivos agrícolas; proyectos de generación de energía hidroeléctrica, entre otros procesos que generan efectos socioambientales adversos, desplazamiento de comunidades y contribuyen a agudizar las desigualdades socioeconómicas en la región. Asimismo, se evidencian los efectos del cambio climático en fenómenos como sequías, inundaciones, olas de calor e incendios forestales, entre otros. En el contexto del Cono Sur, los agronegocios terminan por agravar la crisis ambiental (Zarrilli y Lagomarsino, 2024).

Entre las razones que permiten comprender la transformación planetaria, se incluyen los mecanismos implementados por el capitalismo global para extraer valor a través del despojo y la destrucción ambiental. David Harvey, realiza un aporte cualitativo en ese sentido al destacar que el capital conduce a la fractura metabólica mediante un proceso de «acumulación por desposesión» (Harvey, 2005, p. 113). Esta categoría permite dar cuenta de la continuidad del proceso de acumulación originaria (ya analizado por Marx y Rosa Luxemburgo), ahora reformulado a partir de nuevos mecanismos para el cercamiento de los bienes comunes, bajo la hegemonía del capital financiero transnacional. Se incluye allí los derechos de propiedad intelectuales, la depredación de los bienes ambientales, la mercantilización de las formas culturales, las historias y la

creatividad intelectual; la privatización de los activos y servicios públicos, entre otros (Harvey, 2005).

A lo largo del desenvolvimiento histórico del modo de producción capitalista, la transformación de las fuerzas productivas y los saltos de escala en el proceso de acumulación llevaron al diseño de diferentes estrategias imperialistas a lo ancho del mundo. El imperialismo, caracterizado por Lenin [1917] (2006) como la fase superior del capitalismo, permitió sortear parcialmente las crisis cíclicas de sobreacumulación del capital, mediante la exportación de mercancías, primero, y, luego, a través de la exportación de capital fuera del continente europeo. En ese contexto, América Latina ofició como sitio de recepción de la inversión extranjera, con un fuerte predominio del capital británico (entre otras potencias) desde fines del siglo XIX y norteamericano, en las primeras décadas del siglo XX.

Con el propósito de analizar la modalidad que asumió a partir de la década de 1970 el proceso de acumulación capitalista, Harvey sostiene que ante el fracaso de los «ajustes espacio temporales» para sortear las crisis cíclicas, la “incapacidad de acumular a través de la reproducción ampliada sobre una base sustentable ha sido acompañada por crecientes intentos de acumular mediante la desposesión” (2005, p. 100). Esa es la marca que caracteriza a aquello que se reconoce como «nuevo imperialismo», a partir de la reestructuración del imperialismo norteamericano del Consenso de Washington.

En la actual coyuntura, el carácter orgánico de la crisis capitalista pareciera plantear un escenario a futuro en el cual la acumulación por desposesión tiende a recrearse bajo nuevas lógicas. La profundización de un modelo extractivista bajo un patrón energético basado en el combustible fósil presenta grandes limitaciones en el largo plazo. En ese contexto, como parte de un nuevo «consenso hegemónico ecotecnológico corporativo», nuevas dinámicas de acumulación contribuyen a superar las barreras con las que se topa la reproducción ampliada del capital, en este escenario de crisis socio ecológica (Argento y Kazimierski, 2022).

Entre las nuevas estrategias pueden destacarse, por un lado, los procesos de «acumulación por conservación» (Büscher y Fletcher, 2015 en Argento y Kazimierski, 2022), por medio de los cuales se monetarizan recursos naturales aún no mercantilizados, como ocurre en el caso de los mercados de carbono. Por el otro, una «acumulación por desfosilización», generada a partir de propuestas de descarbonización o inversión en fuentes de energías

“limpias”, como el litio, la energía eólica o fotovoltaica. De esta manera el capital financiero busca desplazar el núcleo fósil, “no solo para mantener una reproducción ampliada del capital, sino para, además, absorber la sobreacumulación derivada del agotamiento del régimen fósil” (2022, p. 11).

El reconocimiento del proceso de acumulación por desposesión y su reconversión en el contexto de crisis sistémica, resulta valioso para problematizar la incidencia del capitalismo en el proceso de fractura metabólica. En esa dirección, recuperando la propuesta de diversos autores, la idea de Antropoceno puede ser reelaborada a partir de la categoría de «Capitaloceno»³⁶, si se reconoce que el motor de degradación ambiental no es la acción de la humanidad *per se*, sino el desenvolvimiento del régimen capitalista de producción como tal. Desde esta perspectiva, se “infiera que el sistema económico dominante, el capitalismo, es la principal fuerza impulsora detrás de la explotación de los recursos naturales, la desigualdad social y la destrucción del medio ambiente a escala global, con consecuencias geológicas” (Zarrilli, 2024, p. 274). Desde este posicionamiento, como hemos sostenido con anterioridad, la crisis ecológica es considerada una crisis sistémica.

En este contexto, se abren un conjunto de interrogantes acerca de las condiciones estructurales que genera la crisis, las contradicciones internas a las que se enfrentan las distintas fracciones del capital transnacional para garantizar la reproducción ampliada y los límites posibles que impone la naturaleza. ¿Es posible un nuevo salto de escala en el proceso de acumulación del capital? ¿Quiénes tienen las condiciones para hacerlo y a costa de qué? ¿Hacia dónde podría virar el patrón de acumulación en este contexto de crisis sistémica? ¿Qué características adquiere, en ese escenario, la relación cultura-naturaleza? ¿Qué lugar ocupará América Latina en este contexto de agudización de la crisis?...

Creemos que estos interrogantes hacen parte de un debate latente a escala mundial y regional, que signa el contexto particular de la producción científica y, específicamente, nos posibilita situar nuestra problemática de estudio en el marco de un proceso de crisis sistémica y de ruptura metabólica de escala planetaria. Como analizaremos más adelante, el proceso de colonización del territorio desplegado por las infraestructuras extractivistas

³⁶ Historiadores ambientales como Jason W. Moore (2022), Carolyn Merchant (2020) y John Bellamy Foster (Foster, 2020) (citados en Zarrilli y Lagomarsino, 2024, p. 78)

en las costas del AMR, hacen parte del proceso de acumulación descripto, a partir del despojo de otras formas de habitar y concebir el territorio.

En la entrevista realizada para este trabajo a Juan Pablo Olsson, sociólogo y ambientalista, se señalaba:

Argentina y América Latina tienen un desafío de cómo se van a posicionar ante estas tendencias. [...] Una lectura de las problemáticas ambientales, económicas, políticas es muy importante de entrada hacer un buen diagnóstico de contexto, de visión integral, de mirada geopolítica y estratégica, para después comprender qué implica que se haya concesionado la Hidrovía, que implica que se hayan promovido leyes en los últimos 40 años que tengan que ver con la profundización de un modelo minero-agroexportador, de entrega de los recursos de Argentina a corporaciones sin ningún tipo de control efectivo. Inclusive, de las principales áreas de extracción de los recursos estratégicos de la Argentina [...] Lo que estamos enfrentando es un modelo de mundo dónde América Latina es territorio de sacrificio. (J.P. Olsson, comunicación personal, 8 de marzo, 2022)

Este último enunciado, ayuda a comprender la necesidad de problematizar el momento histórico en que se produce esta investigación y la importancia de analizar el problema de la Hidrovía Paraguay Paraná desde una perspectiva geopolítica que integre la disputa por los bienes comunes de la Cuenca del Plata. En un contexto de crisis de carácter civilizatorio, la voracidad del capital sobre la naturaleza se intensifica y América Latina se esgrime, una vez más, como un escenario “atractivo” para la consolidación de un proceso de acumulación por desposesión. En ese marco, toma especial relevancia la disputa por los territorios ricos en biodiversidad y agua dulce, y adquiere un carácter estratégico el control del corredor fluvial Hidrovía Paraguay Paraná.

Transnacionalización y reprimarización económica en América Latina

Tras la consolidación del capitalismo, el territorio americano se enlazó al mercado internacional como exportador de materias primas durante los diversos ciclos de desarrollo económicos de los siglos XIX y XX. A partir de la década de 1970, se generaron las condiciones políticas y económicas para el avance de un modelo neoliberal, que supeditó la inserción del continente al mercado internacional a los fundamentos del Consenso de Washington. A partir de entonces, y con el desenvolvimiento del capital a

escala transnacional, las economías latinoamericanas vieron agudizarse un paradigma hegemónico de inserción de la región (Álvarez, 2021) en el sistema mundo capitalista signado por la reprimarización económica y el extractivismo; la valorización financiera y una fuerte tendencia a la concentración y extranjerización de la economía. Recuperamos a continuación estos aspectos, que consideramos nodales para comprender el contexto de expansión del corredor fluvial Hidrovía Paraguay Paraná y el modelo de agronegocio en la región, a partir de la década de 1990.

Modo de apropiación extractivista y Consenso de los Commodities

A partir del siglo XXI el extractivismo en América Latina asumió nuevas dimensiones. Maristella Svampa (2019) considera que existen rupturas con el modelo extractivo del capital europeo que nos llevan a reconocer la emergencia de un «neoextractivismo», propio de esta nueva fase de acumulación del capital, caracterizada por la fuerte presión sobre los bienes naturales y territorios tras la expansión de la frontera de los commodities.

En suma, el extractivismo recorre la memoria larga del continente y sus luchas, define un modo de apropiación de la naturaleza, un patrón de acumulación colonial, asociado al nacimiento del capitalismo moderno. Sin embargo, su actualización, en el siglo XXI, trae aparejada nuevas dimensiones a diferentes niveles: globales (transición hegemónica, expansión de la frontera de commodities, agotamiento de los bienes naturales no renovables, crisis socioecológica de alcance planetario), regionales y nacionales (relación entre el modelo extractivo-exportador, el Estado-nación y la captación de renta extraordinaria), territoriales (ocupación intensiva del territorio, luchas ecoterritoriales con participación de diferentes actores colectivos), en fin, políticas (emergencia de una nueva gramática política contestataria, aumento de la violencia estatal y paraestatal). (Svampa, 2019, p. 21)

Svampa identifica tres fases del neoextractivismo en función de las transformaciones del mercado internacional y el accionar de los Estados Nacionales. Una primera “fase de positividad” (2003-2008/2010), a partir del boom de los precios de los commodities y la presunción de un “nuevo desarrollismo” para la región. Una segunda fase de “multiplicación de los mega proyectos”, en la que se profundizó la cantidad e intensidad de las actividades extractivas de acuerdo a la especialización de cada territorio; y

finalmente, una última etapa, de “exacerbación del neoextractivismo” que se abre a partir de 2013, con la caída del precio internacional de los commodities y el declive de los gobiernos progresistas en América Latina, en la cual se incrementan aún más el número de proyectos extractivos, a través de la ampliación de las fronteras de los commodities a territorios antes considerados no productivos (Svampa, 2019).

Si complementamos esta lectura, con los aportes construidos desde la Ecología Política Latinoamericana, es posible caracterizar el nuevo ciclo extractivista considerando la imbricación colonialismo-capitalismo-extractivismo. En esa dirección, Machado Araoz (2013) señala que “los actuales regímenes extractivistas involucran nuevos dispositivos y procesos de *expropiación estructural y dependencia sistémica* a través de los cuales se delinearán justamente los rasgos neocoloniales del presente” (p. 137). Desde ese posicionamiento, el autor recupera diversos aportes de la ecología política y postula que estos dispositivos se vinculan a tres grandes procesos: alienación territorial, plusvalía ecológica y expropiación eco-biopolítica.

En el mismo sentido, Gudynas (2016) comprende el «extractivismo» como “un tipo particular de extracción de recursos naturales, caracterizado por su alto volumen o intensidad, cuya mitad o más es exportada a los mercados globales como materias primas” (2016, p. 16). En busca de identificar las particularidades que asume el proceso de extracción de la naturaleza en el marco del modo de producción capitalista, propone la categoría analítica de «modo de apropiación extractivista». Esta categoría permite dar cuenta de las diversas dinámicas de explotación, considerando el contexto socioambiental en que se produce; las características geográficas y socioterritoriales; el régimen de acceso a la propiedad de la tierra; las tecnologías implementadas en el proceso extractivo/productivo; las asimetrías por parte de los actores que participan de dichas actividades; el rol de los actores estatales; la escala y origen de los capitales inversores, entre otras dimensiones (Gudynas, 2016).

Nos aproximamos a esta propuesta teórico metodológica, ya que nos permite reflexionar sobre las singularidades que asume la dinámica de apropiación extractivista del capital financiero transnacional en América Latina, y en la región del Plata en particular, a partir del consenso neoliberal de la década de 1990. De la misma manera, sirve a los fines de

comprender la profundización y reelaboración de la misma bajo un nuevo «Consenso de los Commodities» (Svampa, 2013)³⁷.

A comienzos de la década del 2000 las condiciones macroeconómicas del continente se modificaron a partir del incremento del precio internacional de los productos primarios de exportación. A la par, la profundización de la división internacional del trabajo llevó a un proceso de especialización de los territorios (Santos 2005 en Arroyo, 2015, p. 41). De acuerdo indican Martín Scarpacci e Hipólita Siqueira (2023), en el marco de ese sistema global desigual, América Latina se configuró como una “plataforma de valorización financiera especializada en la extracción de commodities (Scarpacci y Siqueira, 2023)”.

Esta nueva etapa se caracterizó por un fuerte incremento en el proceso de reprimarización económica a partir de la extensión de emprendimientos extractivos de gran escala: extractivismo minero, forestal o de combustibles fósiles, agronegocios, entre otros. Entre los rasgos centrales se destacaron las transformaciones socioterritoriales y ecológicas; la profundización de una dinámica de despojo de tierras y bienes comunes; la pérdida de soberanía alimentaria y la consolidación de verdaderos enclaves de exportación (Svampa, 2012).

A pesar de las ambivalencias y contradicciones, las nociones de progreso y desarrollo se recrearon en los diferentes proyectos de Estado en los países sudamericanos, en base a una política de crecimiento y distribución social estructurada a partir de la generación de divisas. Veremos en los capítulos siguientes, cómo esta dinámica operó en el accionar y el discurso de los actores estatales -nacionales y provinciales- que acompañaron las inversiones de grandes firmas transnacionales en el complejo agroindustrial y energético.

Tener presente las condiciones impuestas por el neoextractivismo en América Latina nos permite comprender el contexto en que se produce la expansión de las infraestructuras del complejo portuario y de producción de oleaginosas sobre las costas del Área Metropolitana de Rosario, así como el desarrollo de obras de infraestructura de transporte

³⁷ Maristella Svampa (2014; 2019) analiza el desenvolvimiento del extractivismo en América Latina y propone hablar de la emergencia de un nuevo consenso político -en reemplazo del Consenso de Washington- en torno a una economía regional anclada en la exportación de commodities. La noción de «Consenso» no solo posibilita identificar la instauración de un nuevo orden económico y político sino también la legitimación de un sistema de dominación distinto al de los años noventa, afincado en la promoción de una «ilusión desarrollista» (Svampa, 2019, p. 19).

a escala regional, como el proyecto fluvial Hidrovía Paraguay Paraná. Especialmente, el inicio del boom de los commodities otorga un marco contextual propicio para comprender el arribo de las inversiones de la empresa Cargill, destinadas a la construcción de un nuevo complejo portuario y de procesamiento de oleaginosas en el corredor sur del AMR.

Valorización financiera, extranjerización y concentración

El origen del capital financiero fue inicialmente estudiado por Lenin como resultante de la fusión de la Banca y la Gran Industria (Lenin, 1948). Los saltos de escala en el proceso de valorización del capital (primero de asiento nacional, luego multinacional³⁸) derivaron en la conformación de capitales financieros de carácter transnacional³⁹. En ese escenario, la lógica depredadora del capital financiero y su tendencia a la «concentración» y «centralización» (Marx, [1867] 2009), llevó a la conformación de redes transnacionales globales y otros instrumentos financieros, como los Fondos Comunes de Inversión Global. Tras este último salto de escala, el capital impuso una nueva forma de organización a partir de la deslocalización del proceso productivo y la centralización del control de los nodos estratégicos, el conocimiento y las finanzas⁴⁰.

El gran salto tecnológico con las mutaciones de la 4° y 5° Revolución Industrial, permitió un giro cualitativo hacia la digitalización del aparato productivo, el dominio de las plataformas y el flujo de datos. Sobre esta base mutaron también las relaciones de producción a partir de la hiperespecialización y la fragmentación del proceso productivo, nuevas formas de propiedad y de apropiación de la plusvalía. Esta nueva forma se tornó dominante y subordinó a las precedentes (Rang, 2021). Dicho proceso se profundizó con el estallido de la crisis inmobiliaria (2008) de las hipotecas norteamericanas y la caída del banco Lehman Brothers. De esta manera, se agudizó un proceso de financiarización de la economía basada en el crédito, los valores bursátiles y la especulación financiera (bonos, deuda, letras, etc.). En los países latinoamericanos, uno de los principales instrumentos para la absorción del excedente de la renta financiera fue el incremento de los procesos

³⁸ Nos referimos a aquellos capitales que conservaban una casa matriz en el país de origen y operaban a partir de la exportación de capital en diversos países.

³⁹ Abonó a ese proceso la sanción de la Ley de Modernización de Servicios Financieros en EEUU (1999), por la cual se liberó a los bancos de las regulaciones impuestas anteriormente por medio de la Ley Glass Steagall (1933) (Rang, 2021, p. 24).

⁴⁰ El propio desarrollo de las fuerzas productivas transformó el proceso de valorización del sistema y llevó a la deslocalización del proceso productivo mediante la Inversión Extranjera Directa en países emergentes, fundamentalmente los del eje Asia Pacífico.

de endeudamiento externo, con organismos multilaterales de créditos y fondos de inversión.

El proceso de transnacionalización también puso en cuestión las instituciones de la modernidad, superando las fronteras de los Estados Nacionales. En su lógica expansiva el capital financiero transnacional fue construyendo una «totalidad universal» -una nueva territorialidad- como «fase superior del capitalismo global» (Rang, 2021, p.28) dominada por plutocracias globalistas. Inmerso en esta nueva dinámica de producción social del espacio, el proceso de acumulación asumió una «transversalidad territorial transescalar» (Scarpacci y Siqueira, 2023, p. 4).

La nueva estructura material del régimen abrió paso a una nueva división social del trabajo, en la cual, las actividades extractivas, de manufacturación básica y de ensamble quedaron reservadas para la periferia del sistema. En contraposición, aquellas de alto valor agregado como el diseño, la investigación, el desarrollo de componentes, el marketing y distribución fueron desarrollados por los centros de la economía mundo. En América Latina, el correlato de este proceso global se expresó en el retorno a viejos patrones de inserción internacional, que vuelven a posicionar a la región como reserva de recursos naturales para los grandes centros de poder (Álvarez, 2021). De allí que hablemos de una (re)reprimarización de las economías latinoamericanas.

Este proceso, implicó en diversos países de América del sur el desmantelamiento de economías con intervención estatal, industrialización, ampliación del mercado interno y redistribución de la riqueza, forjadas desde mediados del siglo XX. Para eso fue central la desarticulación del movimiento obrero organizado a lo largo de la región, mediante la instauración de dictaduras cívico militares, en el marco del Plan Condor. Como contraparte, se profundizaron políticas de privatización, extractivismo y liberalización económica, afianzando un nuevo patrón de acumulación signado por un modelo de «valorización financiera» (Basualdo, 2006). Este cambio de época signado por la inserción del capital transnacional en la región, se complementó con un fuerte proceso de concentración y extranjerización de las economías “nacionales”.

En la liberalización de la economía de los países latinoamericanos intervinieron distintos instrumentos financieros que potenciaron la injerencia de capitales transnacionales. En diversos Estados Nacionales el proceso de extranjerización fue posible gracias a la venta

de los activos de empresas públicas (privatizaciones), el creciente endeudamiento externos y la Inversión Extranjera Directa (IED) en área estratégicas.

Á. Álvarez (2021) resume los flujos de IED en América del Sur en tres etapas, que acompañan los ciclos globales del capital. Una primera etapa refiere a la inversión de capital extranjero en empresas públicas, puestas a disponibilidad a partir de las reformas estatales que habilitaron las privatizaciones. En ese contexto, “América del Sur acumuló entre 1991 y el 2000 una entrada anual de flujos de inversión promedio de 31.852 millones de dólares (Belloni y Wainer, 2014)” (en Álvarez, 2021, p. 125). Una segunda etapa, desde los albores del siglo XXI hasta inicios de la segunda década, correlativa al boom de los commodities en la región, tuvo como principales destinos la inversión en proyectos extractivos. “En el año de máxima IED del período 2001–2011, [...] el 57% de la inversión extranjera en Suramérica, exceptuando a Brasil, se localizó en el sector de los recursos naturales, el 36% en servicios y solo 7% en manufacturas” (2021, p. 126). Finalmente, se advierte una tendencia a la baja en la IED a partir de 2015 -período que Svampa (2019) caracteriza como el inicio de la tercera etapa del neoextractivismo en la región- coincidente con el declive del precio internacional de las materias primas.

En lo relativo al complejo agroexportador de cereales, la llegada del nuevo milenio significó la apertura a un contexto de profunda transformación. Una editorial publicada en el periódico comercial *Milling and Baking* a mediados del 2001 ilustró la radicalidad de aquel proceso.

La industria cerealera internacional, cuyo sector alimentario fue una vez el centro todopoderoso de todos los otros sectores han experimentado un dramático cambio durante el último año. No solo el poder del comercio cerealero, que fuera alguna vez considerado más allá de todo desafío ha disminuido de muchas maneras diferentes, sino que se ha transformado radicalmente [...] la forma de comercialización del grano ha cambiado tanto en el ámbito internacional y local, que es apropiado declarar que el negocio cerealero que imperó durante los siglos 19 y 20 ya no existe. (Milling and Baking, 2021 en Kneen, 2005, p. 11)

En Argentina, la evolución de las cadenas agroalimentarias se elevó en un 45% entre 2001 y 2018 (Figura 11).

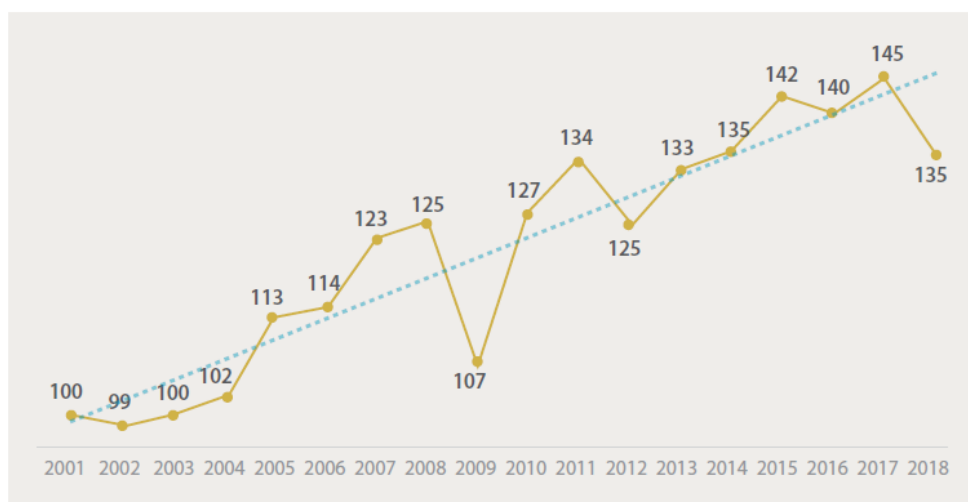


Figura 11. Evolución de las Cadenas Agroalimentarias (2001-2018)

Fuente: Lódola, Morra y Picon, 2019, p.24

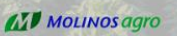
A escala global, el resultado de este proceso puede evidenciarse a partir de un significativo incremento del valor agregado del sector agroalimentario, que ascendió de 199.585 millones de dólares en 2011 a 257.777 millones en 2022 (Atlas Agroalimentario, 2024). En paralelo, la reconversión del mercado agroexportador trajo consigo procesos de fusión, adquisición y asociación de empresas que marcaron una clara tendencia a la concentración del sector. En esa dirección, las relaciones establecidas por Cargill con la empresa Bunge –mayor procesador de volumen de soja para fines del siglo XX- y su par LDC fueron determinantes para la consolidación de las grandes corporaciones transnacionales del complejo exportador a nivel mundial⁴¹.

En Argentina, “mientras que en 1991 las veinte primeras empresas de las Industrias de la Alimentación [...] generaban el 27% del valor de la producción sectorial, en el 2000 [...] representaban el 68% del valor de la producción del sector (Gutman y Lavarello, 2002, p. 7). En ese marco, los mercados locales y regionales se vieron cada vez más subordinados a cadenas globales de valor, dónde grandes grupos transnacionales abastecen a los consumidores de diversos países con variados grados de integración local.

⁴¹ En mayo de 1995 Bunge y Cargill acordaron intercambiar el elevador de río en Osceola, Arkansas, propiedad de Cargill por el elevador de río de Bunge en Prince Landing, Missouri. Previamente Bunge vendió a Cargill 19 elevadores en Dakota Sur, Minnesota, Colorado y Kansas, permitiéndole concentrar sus operaciones cerealeras a lo largo del Misisipi y sus afluentes. Más tarde Cargill adquirió la planta de refinamiento de aceite de Bunge en Liverpool, Inglaterra y en 1998 la empresa molinera Grandes Molinos de Venezuela S.A. En 2001 Cargill y Dreyfus desarrollaron una empresa asociada llamada CLD Pacific Grain LLC para combinar sus operaciones al noreste del Pacífico. (Kneen, 2005).

Con consecuencia, se configuraron verdaderos «oligopolios mundiales agroalimentarios» (Gutman y Lavarello, 2005, p. 7).

Actualmente, el complejo agroexportador en Argentina presenta un alto grado de concentración: una nómina de no más de 10 empresas domina los destinos del sector. De acuerdo a las Declaraciones Juradas de Venta al Exterior (DJVE) presentadas en 2024, las cinco primeras firmas –Cargill, Viterra, COFCO, Bunge y Luis Dreyfus Compay (LDC) - explican el 62% de las exportaciones del agro. Cargill lideró el ranking de agroexportadores en 2024 con 9,5 millones de toneladas (Mt) exportadas, superando a Viterra que encabezó el mercado en los últimos dos años. En el podio 2024 le siguieron Viterra y COFCO, con 9,4 Mt y 8,6 Mt, respectivamente (Figura 12). En lo que respecta al Complejo Soja, Viterra encabezó las ventas, seguido por Cargill en segundo lugar (Marín y Terré, 2025)⁴². Los principales socios comerciales provienen del mundo asiático, con un fuerte liderazgo de China (1542 millones de dólares), India (1194 m) y Vietnam (690 m) (INDEC, 2024).

RANKING	EXPORTADOR	DJVE (Mt)
1º		9,54
2º		9,39
3º		8,63
4º		7,45
5º		6,73
6º		6,50
7º	 Asociación de Cooperativas Argentinas	4,66
8º		4,36
9º		3,95
10º		1,22

 BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO

Figura 12. Ranking agroexportadores 2024

Fuente: Marín y Terré, 2025

⁴² Los autores toman como base los registros de Declaraciones Juradas de Ventas al Exterior (2024) informadas por SAGyP, de los productos que están obligados a presentar declaraciones.

Identificar los procesos de financiarización, extranjerización y concentración imperantes tras el avance neoliberal en América Latina, permite comprender el contexto político-económico en que se desenvuelve nuestra problemática de estudio, si consideramos que los tres procesos mencionados incidieron fuertemente en la dinámica del sector agroexportador -y particularmente en el mercado de exportación de cereales y oleaginosas- de la región.

Fragmentación del espacio estratégico e infraestructuras extractivistas

Bajo la hegemonía del capital transnacional el dominio del espacio adquirió la lógica de un entramado territorial articulado como parte de una red de escala global. Se asistió a una «producción desigual del espacio estratégico» (en función de la reproducción del capital) propia de una «geopolítica de la fragmentación» (Herrera Santana, 2019). Se configuraron “nuevos tipos de territorios —que podemos denominar territorios-red, o redes que reúnen múltiples territorios— y de forma más compleja, a la intensificación del fenómeno de la multiterritorialidad” (Haesbaert, 2013, p. 12).

La fragmentación del capital tuvo su correlato en la fragmentación del espacio. Sin embargo, el territorio no se tradujo en la sumatoria de las partes. Desde una perspectiva dialéctica, se sostiene que “el espacio pulverizado en escala mundial mantiene su unidad en la forma de una totalidad, conteniendo esos fragmentos, y se presenta en esa apariencia de unificación global” (Herrera Santana, 2019, p. 46). Si partimos de concebir el «espacio» como un “conjunto indisociable de sistemas de objetos naturales o fabricados y de sistemas de acciones” (Santos, 1993, p.70), podemos reflexionar que, bajo esta lógica, el espacio geográfico adquiere sentido en tanto totalidad, gracias al avance de un «poder infraestructural» (Herrera Santa, 2019) que permite rearticular -logísticamente- lo que, en principio, se encuentra desarticulado⁴³.

En un escenario de agudización de la disputa interimperialista, la infraestructura cumple un papel central en la articulación del América Latina como parte de la territorialidad impuesta por las cadenas globales de valor. Junto al auge de los commodities se promueven importantes inversiones que imponen nuevas «territorialidades de la

⁴³ “El poder infraestructural será referido como la forma en la cual la producción fragmentaria del espacio, inducida por las estrategias de diversos sujetos colectivos, encuentra su punto de igualación y de articulación logística, permitiendo entonces la vinculación de lo que en principio se halla segmentado y que, por ello, requiere de componentes específicos —fijos espaciales— para producirse en forma de una coherencia integrada” (Herrera Santana, 2029, p. 49).

dominación” (Ceceña, Aguilar y Motto, 2007). En el sur del continente la iniciativa de los organismos multilaterales de crédito se enmarca en la cartera de proyectos de IIRSA. De acuerdo con Álvaro Álvarez:

IIRSA es el resultado de la convergencia en un proyecto de integración de los intereses financieros de instituciones como el BID, la CAF y el FONPLATA, de las políticas aperturistas de los Estados bajo el paradigma neoliberal imperante a comienzos del siglo XXI en la región, del rol activo de Brasil en la promoción de una infraestructura suramericana y de la dinámica de las empresas transnacionales que necesitan construir los marcos de posibilidad para la ampliación de su escala de acumulación eliminando los “cuellos de botella” a la circulación. Pero es también el resultado de una racionalidad global, que se relaciona dialécticamente con la instauración de un medio técnico-científico-informacional (Santos, 2000) en los países periféricos que responde, sobre todo, a las ambiciones de los centros del sistema mundo (Wallerstein, 2010) sobre estos territorios. (Álvarez, 2021, p. 155)

En el espacio geográfico fragmentado lo central es garantizar la fluidez para acelerar la circulación. Para ello se crean puertos, terminales intermodales y autopistas, entre otras infraestructuras necesarias para la circulación de los flujos. La intensificación en la movilidad es una característica propia de la globalización, que genera un desdoblamiento del proceso productivo sobre el territorio (Peyrelongue, 2015).

Con la intención de problematizar esta dinámica, Mónica Arroyo (2015) retoma el concepto de «productividad del espacio» propuesto por Milton Santos y postula que, en función de la lógica de circulación de los flujos, algunos territorios se valorizan más que otros. Las redes técnicas participan directamente en el proceso de acumulación del capital. En sus palabras: “Las redes técnicas actuales, en tanto sistemas de ingeniería modernos y complejos, transmiten valor a las actividades que las utilizan. Así, los lugares mejor dotados de esas infraestructuras serán más disputados entre las empresas que entran en el juego de la competencia” (p.42. La traducción es nuestra). Desde esa perspectiva, es posible comprender el despliegue de la infraestructura fluvial de la Hidrovía a lo largo de los ríos Paraguay y Paraná y el creciente desarrollo portuario asociado a dicho corredor, como expresión del proceso de valorización del territorio. Si consideramos la condensación de macro sistemas técnicos y su eslabonamiento en la cadena global de

valor, el AMR emerge como una «zona luminosa» (Santos, 1993) para la expansión del complejo agroexportador.

Como parte de este entramado, la separación entre las órbitas de la producción y la circulación (tal como fue entendida por Marx para el capitalismo moderno) se resignifica bajo una nueva lógica dónde se construyen redes de producción-distribución. Las redes no solo forman parte del circuito de circulación, sino que conducen a nuevas modalidades de transporte integrado. Si ponemos foco en nuestro objeto de análisis, podemos mencionar que, frente a la creciente circulación de los flujos, los puertos han reconfigurado su lugar y centralidad como eslabones de una cadena productiva de escala global.

En las últimas décadas el transporte internacional y los sistemas portuarios han sufrido importantes transformaciones en sus funciones, características y actividades, afirmándose una lógica de distribución multimodal a partir de las transformaciones introducidas mediante la incorporación del contenedor. En función de esta lógica “aparecen nuevas formas de ordenamiento del territorio, caracterizadas por vínculos entre fragmentos territoriales distantes y dispersos, pero a la vez fuertemente integrados en sus procesos productivos” (Peyrelongue, 2015, p. 76).

Peyrelongue (2015) analiza el lugar de los puertos en la nueva configuración de los territorios-red y afirma que constituyen “nodos intermedios dentro de redes de logística y transporte multimodal que permiten articular cadenas de producción y distribución globalizada [...]” (p. 75). El puerto ya no constituye el último sitio de deposición en la órbita de circulación de las mercancías, sino un eslabón más de las redes transnacionales, cuya función es concentrar, procesar y distribuir flujos internacionales de mercancías e información correspondientes a cadenas productivas ampliamente fragmentadas en tiempo y espacio (Peyrelongue, 2015). Este cambio en la dinámica estructural del capital tiene su correlato en la configuración socioeconómica de las ciudades portuarias, y en el rol del puerto como articulador de una identidad sociocultural particular.

A los fines de nuestra problemática, el marco teórico descrito nos permite otorgar a la infraestructura, en general, y a la infraestructura fluvio-portuaria, en particular, un carácter estratégico como parte del proceso de espacialización de las redes financieras globales en el «lugar» (Santos, 1996). De allí que podamos pensar como una tríada

indisociable al conjunto «transnacionalización-extractivismo-infraestructura» y asumir para su abordaje una perspectiva que contemple las múltiples escalas que atraviesa.

Considerando la tríada mencionada y a partir del bagaje teórico relativo a las nociones de infraestructura y extractivismo, hacemos propia la propuesta de Álvarez (2023) quien formula el término «infraestructura extractivista» para el abordaje de aquellas “megaobras diseñadas, financiadas y ejecutadas, con el objetivo de generar condiciones de oportunidad para la extracción de naturaleza que es mercantilizada y comercializada a partir de las demandas y necesidades de las grandes cadenas globales de valor” (Álvarez, 2023, p.763). Adoptamos esta conceptualización para referirnos a las infraestructuras que estudiamos en el marco de este trabajo -la HPP y el complejo portuario oleaginoso del AMR- considerando que su origen se imbrica a la expansión de un modelo de apropiación extractivista (particularmente asociado al modelo de agronegocio) sobre la Cuenca del Plata, en el marco de un proceso de valorización del complejo agroexportador a escala global.

Territorios hidrosociales: agua, poder, soberanía

El cantor popular Atahualpa Yupanqui, dice que “para el que mira sin ver, la tierra es tierra no más”. Retomando la metáfora nos preguntamos: ¿Qué vemos cuando miramos? ¿Cómo advertir los sentidos que el «otro» imprime al territorio que habita? ¿Cuántos ríos caben en un “mismo” río?

Desde estos interrogantes damos inicios al último apartado de este capítulo, dónde nos proponemos compartir el modo en que es concebido el «territorio» de estudio. Para ello, tendremos en cuenta tres dimensiones interdependientes: su carácter relacional, como producto de las relaciones de poder; la dimensión sociocultural del arraigo y, finalmente, su condición como espacio hidrosocial.

Henri Lefebvre [1974] (2005) aporta una primera y extendida caracterización del «espacio» como resultado de una «producción social». Así distanció el territorio de su condición de “naturaleza”. Retomando el aporte pionero de este autor, Rogério Haesbaert (2016) afirma que la categoría de espacio es más amplia que la de territorio, en cuando esta última “sería una dimensión del espacio cuando el enfoque se concentra en las relaciones de poder” (p. 20). Recuperando una visión foucoulitiana, Haesbaert concibe al territorio como resultado de la productividad del poder, del ejercicio concreto de las prácticas que producen un determinado espacio. Asimismo, la perspectiva relacional

permite enfatizar las dinámicas de cambio y mutación del espacio, y no solo su carácter como objeto estático geográfica e históricamente.

El territorio es el espacio material y simbólico, el espacio habitado, significado. De esta manera, sugiere Mabel Manzanal (2014) las diferentes “prácticas socioespaciales” van a dar cuenta de un determinado espacio-territorio, de diferentes manifestaciones donde se expresan el “desarrollo” y la desigualdad social. Recuperando estos aportes asumimos que “recién cuando el territorio aparezca claramente asociado con el ejercicio de poder expresará su esencia más sustantiva, porque la producción social del espacio no es otra cosa que el resultado del ejercicio de relaciones de poder” (Manzanal, 2014, p. 31). Esta constituye la primera dimensión desde cual es comprendido el territorio, desde nuestro posicionamiento, como producto de las relaciones de poder. Esta perspectiva lleva a preguntarnos: ¿Cuáles son las asimetrías que se construyen? ¿Qué actores detentan la hegemonía y cuáles quedan subordinados en el uso del territorio?

En esa dirección, identificamos en el proceso histórico de producción del territorio latinoamericano el solapamiento de las prácticas y concepciones de -al menos- tres grandes actores: las comunidades y organizaciones de la sociedad civil, los actores político institucionales y, en tercer lugar, las empresas, entre otras entidades jurídicas en que se personifica el capital. En ese marco, el Estado es quién tiene el poder regular el uso del territorio. El «territorio nacional» podría emerger de la mediación entre lo global y lo local (Cataia, 2017). Sin embargo, como resultado de la globalización hegemónica en el contexto actual, se debilitan los proyectos nacionales con soberanía territorial y, como consecuencia, el Estado termina por ordenar un territorio fragmentado y fluido para el mercado hegemónico (Cataia, 2017).

En contribución a esta teorización, Mabel Manzanal (2014) advierte una dualidad contradictoria entre lo local y lo global y habla de la existencia de «territorios de la globalización», en los cuales, “sus actores (individuales y colectivos) están signados por sus relaciones e interrelaciones con lo global llegando, en ciertos casos, a una limitada intermediación o regulación de nivel nacional, provincial o estadual” (p. 36). Desde esa lógica opera en los territorios una comprensión espacio-temporal acelerada por la globalización que desplaza otros sistemas de representación, formas culturales y concepciones filosóficas.

El reconocimiento de estas dimensiones (Estado, Capital, Trabajo) que interactúan en la producción del territorio es considerada como variable transversal de nuestro análisis del frente costero del AMR. En efecto, en la experiencia de estudio sobre la conflictividad emergente ante el emplazamiento de la empresa Cargill en VGG y Alvear, indagamos sobre las prácticas desplegadas por los diversos actores teniendo en cuenta la heterogeneidad de posiciones en disputa, entre ellos y al interior de cada uno.

Desde el análisis de la lucha de clases, el sujeto construye su materialidad en función del lugar que ocupa en las relaciones de producción. En ese sentido, el territorio *hace* al sujeto tanto como este al territorio. En esa clave se comprende una segunda dimensión respecto a la noción de territorio que incluye el carácter simbólico y político-cultural del arraigo a ese «suelo». De acuerdo con lo propuesto por Rodolfo Kusch, podemos reflexionar que:

Detrás de toda cultura está siempre el suelo [...] Se trata de un lastre en el sentido de tener los pies en el suelo a modo de un punto de apoyo espiritual, pero que nunca logra fotografiarse porque no se lo ve. [...] Y ese suelo así enunciado que no es ni cosa, ni se toca, es la única respuesta cuando uno se hace la pregunta por la cultura. Él simboliza el margen de arraigo que toda cultura debe tener. [...] De ahí el arraigo, y peor que eso, la necesidad de estar prendido al arraigo porque si no, no tiene sentido la vida. (Kusch, 2011, Tomo III, pp.109-110)

La teorización de este autor, nos permite explicitar el carácter constitutivo del territorio como basamento de la cultura presente en el sujeto político latinoamericano. En contraposición, el capitalismo se establece como la consolidación del territorio capitalista (Mançano Fernández, 2008). En ese proceso, el capital –en su afán de acaparamiento y desterritorialización- pone en tensión/quiebra esa relación constitutiva del sujeto con el «suelo» (Kusch, 2011) que habita. El conflicto emerge -entonces- como una condición ineludible del proceso de producción del territorio. La disputa no es solo por el uso material del espacio (aunque lo incluye) sino también por el sentido que se le otorga. Desde esta mirada relacional entre lo estructural y lo simbólico, será abordado en este trabajo el territorio que atraviesa el proyecto HPP, vaso comunicante de la gran región del Plata, y en particular, el territorio costero fluvial del AMR.

Arelovich, Roldán y Urcola (2023) se focalizan en la construcción del río como territorio, poniendo foco en la «territorialidad costero fluvial» del río Paraná Medio, en el tramo correspondiente a la provincia de Santa Fe. En su análisis identifican cuatro formas de

percepción y apropiación del territorio según los usos, escalas y dimensiones que presentan los diferentes actores que intervienen. Una primera percepción la proporcionan las empresas público-privadas (de agua y energía eléctrica) que ven en el río una fuente de generación de energía. En segundo lugar, se erige una mirada hegemónica a escala nacional y transnacional por parte de entidades públicas y empresas exportadoras que ven en el río una “vía navegable” y a las costas como “espacios centrales para el emplazamiento de instalaciones logísticas” (2023, p.81). Por otra parte, sobrevive una perspectiva local, de uso del Paraná y las islas con fines habitacionales, turísticos y recreativos. Finalmente, yace la mirada de los actores empresariales e individuales que observan la productividad del río para el desarrollo de la pesca, la ganadería, entre otras actividades. Allí se incluye a las familias que habitan las islas (Arelovich, Roldán y Urcola, 2023).

Si bien creemos que es preciso reconocer, al interior de cada una de estas percepciones, una gran heterogeneidad de realidades, las mismas dan cuenta de una complejidad que se solapa a orillas del Paraná. En el marco de nuestro análisis es posible identificar estas miradas inmersas en la conflictividad socioterritorial presente en el corredor sur del AMR. De nuestra parte, resignificamos aquellos que los autores definen como “percepciones” en clave de “prácticas” o posicionamientos hegemónicos y contrahegemónicos. Ya que consideramos que no se trata de formas diversas de “percibir” el espacio, sino de disputas de sentido, atribuidas en función de prácticas antagónicas que se superponen sobre los cursos fluviales, costas, barrancas e islas y que tienen como denominador común la disputa por el uso del río. Esta condición nos abre paso para el reconocimiento de una tercera dimensión de análisis del territorio de estudio, basada en su condición como «territorio hidrosocial».

La relación de las sociedades humanas con el agua data desde la antigüedad de los tiempos. El agua es fuente de vida, sitio de esparcimiento y nido de la circulación de personas y objetos. El desarrollo histórico de las ciudades registra una vinculación unívoca con los cuerpos de agua de acuerdo a una gran variedad de usos, entre los que se incluye la construcción de identidad cultural y simbólica propia de cada sitio costero (Galimberti, 2021). Sin embargo, el acceso al agua también ha sido fuente de conflictos y basamento para la estructuración de relaciones de poder en función de su control.

La categoría de «territorio hidrosocial» es propia de la corriente británica de Ecología Política (Boelens et al., 2016). Deviene, en principio, de la noción de «ciclo hidrosocial»,

construida para dar cuenta de la intervención de la actividad humana en el ciclo hidrológico del agua. Esta concepción permite problematizar tanto las transformaciones socioterritoriales generadas por la acción antrópica, así como también interrogar “por qué y con qué consecuencias dichos flujos de agua se encuentran materialmente unidos con flujos sociales, de capital y de poder” [...] (Swyngedouw, 2015 en Merlinsky, Martín, y Tobías, 2020, p. 2). Desde las ciencias sociales, se aboga por una “repolitización” de los territorios hidrosociales (Boelens et al., 2016), recuperando y reformulando la categoría de ciclo hidrosocial para dar cuenta de los procesos de territorialización que se imbrican con el acceso, escasez, gobernanza o conflicto por el uso del agua. Desde esa orientación, puede conceptualizarse un «territorio hidrosocial» como:

La materialización socioambiental e imaginaria de una red multiescalar espacialmente delimitada en la que los seres humanos, los flujos de agua, las relaciones ecológicas, la infraestructura hidráulica, los recursos financieros, los arreglos jurídico-administrativos e instituciones culturales se definen, alinean y movilizan interactivamente a través de sistemas de creencias epistemológicas, jerarquías políticas y discursos naturalizantes. (Boelens et al., 2016, p.2. La traducción es nuestra)

El modo en que estos territorios se configuran, a partir de procesos de inclusión y exclusión, desencadenan la acumulación de recursos por parte de ciertos grupos y la pérdida de medios de vida por parte de otros, generando desigualdades sociales y ambientales. En ese sentido, podemos definir a los «territorios hidrosociales» como aquellos espacios que se configuran a partir de relaciones sociales de poder que están fuertemente mediadas por el control del agua (Merlinsky, Martín, y Tobías, 2020).

El ejercicio de poder constitutivo de los territorios hidrosociales es definido como un «poder hídrico» (Damote et al., 2016). Es decir, como aquel que “emerge de la relación simbiótica entre el control de las fuentes de agua y la posición dominante de determinados actores sociales” (Damote et al., 2016, p. 90). Su concreción en el territorio es posible gracias a la capacidad económica, el conocimiento técnico y la capacidad coercitiva que posee algunos grupos sobre otros.

Asimismo, el reconocimiento del espacio como un territorio hidrosocial permite advertir no solo los procesos de dominación vinculados a la gobernanza del recurso hídrico, sino también la emergencia de procesos de resistencia y formas de autogestión del agua

construidas por comunidades locales que desafían las modalidades hegemónicas. Muchas veces aquello puede orientarnos a rediseñar y reformular las infraestructuras hidráulicas, normas culturales y relaciones políticas hegemónicas que estructuran los territorios hidrosociales y ayudar a promover la construcción de nuevas «redes multiescalares» (Boelens et al., 2016), que impugnen las políticas de reterritorialización dominante.

En la presente investigación, la categoría es recuperada en la acepción construida desde los aportes de la Ecología Política Latinoamericana, en especial desde los estudios que remiten a una Ecología Política del Agua. Entre estos se distinguen aquellos vinculados al análisis de los conflictos territoriales en torno al agua; los que ponen el foco en las formas de gobierno del agua y aquellos que relacionan el despojo del recurso hídrico con el avance de los modelos extractivistas⁴⁴. Se advierte que muchos de los estudios que buscan comprender críticamente las relaciones entre agua y poder han ganado impulso en las últimas décadas, en el contexto del boom de los commodities (Merlinsky et al., 2020).

Actualmente, la disputa por el agua -y particularmente por los territorios ricos en agua dulce- se torna estratégica ante la agudización de la lucha interimperialista (J.P. Olsson, comunicación personal, 8 de marzo, 2022). El agua, concebida hasta ahora como un bien enajenable, cotiza como una mercancía más en la Bolsa de Valores de *Wall Street* (Ainsuain, 2024). Como se mencionó al inicio de este trabajo, este aspecto resulta relevante, si consideramos que la Cuenca del Plata constituye un territorio “atractivo” - desde una mirada geopolítica- por su gran disponibilidad de agua dulce⁴⁵.

G. Rausch (2021) recupera la noción de «constelación hidrosocial», propuesta por Swyngedouw (2015), para referir al espacio de influencia del megaproyecto Hidrovía Paraguay Paraná, que articula el corredor fluvial más importante del complejo agroexportador a escala regional. Para ello hace foco en el proceso histórico de configuración de un orden territorial definido por las prácticas extractivistas en general y el modelo agroexportador en particular; la definición de un orden simbólico que asocia la

⁴⁴ Puede verse Tobías, 2019; Damote et al., 2016; Matías Arcos, 2022; así como los artículos incluidos en el *Dossier* coordinado por Merlinsky et al., 2020; entre otros.

⁴⁵ Este aspecto fue destacado por la ex jefa del Comando Sur del Ejército Norteamericano, Laura Richardson, quién señaló en un evento del Atlantic Council -un *think tank* con estrechos lazos con la OTAN- la importancia que su país otorgaba al control del continente latinoamericano por las reservas de agua dulce, litio, tierras raras y la enorme biodiversidad. Entre otros aspectos mencionó que "tenemos el 31 % del agua dulce del mundo en esta región" (Página 12, 2023).

megainfraestructura a la idea neoliberal de desarrollo; y los conflictos emergentes de la implementación de la HPP durante los años 90 (Rausch, 2021, p. 10).

En resumen, de acuerdo a las consideraciones teóricas explicitadas, destacamos el carácter hidrosocial del territorio de estudio a partir de su condición como un espacio articulado entorno a los usos del río Paraná⁴⁶. En ese sentido, creemos que las relaciones de poder dominantes en la producción del territorio -fundamentalmente a partir de la década de 1990- se configuran a partir de su subordinación a la logística de transporte del complejo de exportación de commodities de la región. Retomando este último aspecto y considerando el grado de extranjerización del sector agroexportador, creemos que la gobernanza de ese territorio abre una última dimensión de análisis, vinculada al debate sobre la soberanía de los bienes comunes de la región.

La producción del territorio en Sudamérica, a partir de su eslabonamiento a las grandes cadenas globales de valor, presenta un conflicto entre la primacía de una racionalización económica (Leff, 2004) que responde a la necesidad de reproducción ampliada del capital y la persistencia de «contra racionalidades» que ponen en tensión el ordenamiento hegemónico. En esa dirección la commoditización -asociada a un fuerte proceso de extranjerización de la economía, de despojo de los bienes comunes y desplazamiento de las comunidades locales- nos lleva a plantear las implicancias que reviste este modo de apropiación para el pleno ejercicio de la soberanía nacional.

Coincidimos con Mançano Fernández (2008) que la soberanía es un principio de la noción de territorio. El autor la define como una “construcción histórica de los pueblos y sus naciones, pero también [como] una construcción de las clases sociales y sus grupos internos” [...] y afirma que “soberanía no es poder político exclusivo del Estado sobre el territorio” (2008, p. 5). La categoría de «soberanía» en su acepción más extendida, como representación del ejercicio de los Estados en el territorio nacional, presenta algunas limitaciones en clave de las mutaciones del capital y la subordinación de las fronteras de los Estados Nacionales a la territorialidad global.

Nacida en un contexto histórico dónde aún era predominante el capital industrial con asiento nacional, la soberanía constituyó uno de los ejes articuladores de los proyectos nacional-populares en el marco de los Estados de Bienestar, junto a un posicionamiento

⁴⁶ La caracterización del AMR como «territorio hidrosocial» es compartida por Vera, Ocantos y Añaños (2023).

de independencia económica y justicia social. Entonces, llevaba implícita la geografía del antiimperialismo. En el contexto actual, la nueva forma de organización en red de las relaciones sociales de producción -y su correlato en la fragmentación de los territorios- demanda que profundicemos un debate al respecto, a fin de resignificar la proclama de «soberanía política» propia de algunos proyectos políticos en auge durante el siglo XX.

Actualmente, la escala que adquiere el conflicto por la apropiación del territorio latinoamericano y el modo en que eso se traduce de forma descentralizada en cada nodo del territorio en red, nos alerta sobre la necesidad de reelaborar dicha categoría, a fin de conservar su carácter antiimperialista. ¿Controlar el Estado garantiza hoy la regulación del uso de los bienes comunes? ¿Qué Estado? ¿En qué medida? ¿De acuerdo a qué condiciones? Será preciso reconocer las características que asume el capital y aproximarnos a nuevas definiciones acerca del «imperialismo» y la escala del conflicto a nivel regional. Finalmente, valdrá discutir si estamos en condiciones de pensar un proyecto soberano que supere (y contenga) las formas institucionales y las diplomacias de los Estados Nacionales y se aventure a un ejercicio concreto de poder por parte de los pueblos.

Realizamos estas consideraciones, ya que el debate en torno a la soberanía se esgrimió y se sostiene fuertemente en vinculación a los hechos políticos que, desde 2021, giraron en torno a la injerencia extranjera y a las políticas de Estado aplicadas al presente y futuro del corredor Hidrovía Paraguay Paraná. Desde nuestra mirada, afirmamos que este debate -aún abierto- respecto de la soberanía de los ríos Paraná y Paraguay, debe integrar una discusión acerca del uso y propiedad de sus costas y riberas por parte de prácticas que propicien el desarrollo de la vida en las comunidades locales, en lugar de la apropiación privada del capital, en detrimento de la primera. Retomaremos este aspecto en las reflexiones finales de este trabajo.

CAPÍTULO 3. HIDROVÍA PARAGUAY PARANÁ. NEOLIBERALISMO, AGRONEGOCIO Y DISCIPLINAMIENTO DEL RÍO

El río peca por terco,
más no por desmemoriado
(Teresa Parodi)

Desde mediados de la década de 1950, como consecuencia de las políticas gestadas en los países centrales e impulsadas fuertemente a través de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), se asistió a un proceso de modernización de la estructura y la producción agropecuaria en diferentes países de Latinoamérica. En Argentina, esto se tradujo en beneficios impositivos, subsidios a la producción, innovaciones tecnológicas en maquinarias e instrumentos agrícolas, entre otras transformaciones tendientes a la mecanización y el incremento de la producción. Se produjo la creación del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA), en funcionamiento desde 1957.

Esta política desarrollista se caracterizó por un conjunto de transformaciones productivas, económicas, sociales y políticas -de carácter capitalista- conocidas bajo el nombre de «Revolución Verde»⁴⁷. La nueva racionalidad científico-tecnológica reconfiguró la matriz productiva en las áreas rurales, a partir de la tecnificación de los complejos productivos; la introducción de nuevas especies y técnicas de cultivo; el uso intensivo del suelo; la manipulación genética de semillas y la incorporación de agroquímicos, como pesticidas, plaguicidas y fertilizantes, entre otros (Barsky y Gelman, 2001; Bonaudo y Puchiarelli, 1993; Gras y Hernández, 2013; Gárgano, 2022). A diferencia de la política económica nacionalista desplegada durante los gobiernos peronistas, aquella expansión del aparato productivo fue acompañada de un fuerte impulso a la inversión extranjera. Este proceso tuvo a la región pampeana como epicentro de dicha producción.

⁴⁷ El inicio de este proceso puede ubicarse en el programa de investigación agrícola desarrollado por EEUU en México a comienzos de la década de 1940. El mismo contó con el financiamiento de la Fundación Kellogg's y la Fundación Rockefeller. Para 1961 obtuvo las primeras variedades de maíz de alto rendimiento. El término fue utilizado por primera vez en 1968 por el ex director de la United State Agency for International Development (USAID) quien afirmó que las nuevas tecnologías agrícolas contenían el ingrediente de una nueva revolución (Gárgano, 2021). En esa dirección expresó: "No es una violenta revolución roja como la de los soviéticos, ni es una revolución blanca como la del Sha de Irán" (Gaud, 1968 en Gárgano, 2022, p. 6). La denominación "verde" nunca refirió a la cuestión ambiental.

En el plano político regional, la tendencia hacia la integración económica y política de los países latinoamericanos había recibido un fuerte impulso desde la firma del Tratado de Montevideo (1960), que dio nacimiento a la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC). En ese marco, comenzaron a promoverse políticas de integración comercial a nivel regional, para las cuales la libre navegación de los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay adquirió una importancia fundamental.

En 1967 se firmó la Declaración de la Paz (Duarte, 2022) y se sugirió la realización de obras multinacionales, bilaterales y nacionales, como la interconexión fluvial. Algunos años después, con la firma del Tratado de la Cuenca del Plata (1969) se planteó la necesidad de identificar áreas de interés común; realizar estudios, programas y obras; y desarrollar los instrumentos jurídicos necesarios que propendan, en el sistema hidrográfico de la Cuenca, la facilitación y asistencia en materia de navegación, la utilización racional del recurso agua y su aprovechamiento múltiple (Zarrilli, 2018)⁴⁸. Hacia fines de la década de 1980 se delinearon una serie de proyectos de infraestructura (gasoductos, represas, puertos, entre otros) destinados a agilizar los flujos de mercancía hacia el Océano Atlántico, sobre el eje norte-sur (Rausch, 2021).

Teniendo presente esta antesala, en el siguiente capítulo nos proponemos estudiar el contexto histórico de desarrollo del Proyecto Hidrovía Paraguay Paraná PHPP, como arteria nodal de la infraestructura de transporte del «modelo de apropiación extractivista» (Gudynas, 2016) en la región, fundamentalmente en su dimensión agroexportadora. Para ello, primero, se analizan las condiciones que hicieron posibles que el proyecto encuentre asidero en un contexto de avance del neoliberalismo en Argentina, que tuvo como punto de partida el proceso de Reforma del Estado (Ley 23.696/1989) en 1989. Se toman como principales variables de ese contexto: la desregulación del comercio de granos; el desguace de la industria naval y de la flota nacional; el desmantelamiento de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables (DNCPyVN); la privatización y descentralización del sistema portuario; y la aprobación del cultivo de soja genéticamente modificada.

⁴⁸A partir de allí se sustanciaron una serie de acuerdos diplomáticos y obras de infraestructura de relevancia: Argentina se comprometió a garantizar el dragado a 7 pies de Corrientes a Asunción; se realizó la obra binacional de la represa Salto Grande (1979) y el Túnel Subfluvial que unió las ciudades de Santa Fe y Paraná; se construyó el Puente de la Amistad que unió la ciudad brasilera de Foz do Iguazú con Ciudad del Este y se suscribió el Tratado de Itaipú (1973) para el aprovechamiento hidroeléctrico del Paraná (De Marco, 2022, p. 326-327).

Teniendo presente la gestación del proyecto hidroviario a escala regional y nacional, en un segundo apartado, se estudia la conflictividad ambiental emergente -a escala local- como consecuencia de las intervenciones técnicas generadas para la construcción y mantenimiento del corredor fluvial. Se recupera el tratamiento de la cuestión ambiental desde el anuncio del proyecto, así como de las dificultades y problemas generados a partir de la transformación de la biología de los ríos, costas y riberas del ecosistema de humedal.

Nace una hidro vía bajo el modelo neoliberal

Al reflexionar sobre las motivaciones que llevaron al desarrollo del PHPP, Alfredo Sesé⁴⁹, secretario técnico de la Comisión de Transporte e Infraestructura de la Bolsa de Comercio de Rosario, menciona la intersección de dos procesos:

Por un lado, una idea de integración en América del sur [...] porque el acuerdo es uno años después que se lanza el MERCOSUR, como una herramienta más para la integración. Y, por otro lado, también hay una conciencia de algunos actores del sector privado de la necesidad de esta vía navegable para aprovechar recursos, en algún caso, los granos, y en otros casos, que tendemos a olvidarlo [...] en rigor, la masa crítica de la Hidrovía, no de la Vía Navegable Troncal, la da el mineral de hierro. (A. Sesé, comunicación personal, 17 de noviembre, 2023)

El principal impulsor del proyecto fue Brasil. La demanda de transformar y modernizar la logística de transporte respondía, inicialmente, a los intereses vinculados a la explotación de los yacimientos de mineral de hierro y manganeso de las sierras de Mutún (Bolivia) y Urucum (Brasil). En 1987 los cancilleres de los países de la Cuenca del Plata se reunieron en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, y declararon de interés prioritario el desarrollo del sistema Paraguay-Paraná. Al año siguiente, el gobierno brasilero convocó a los ministros de obras públicas y transporte al I Encuentro Internacional para el Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Álvarez, 2021), dónde se evaluó el Estudio de Prefactibilidad Económica para la construcción del corredor fluvial. Se trataba de un proyecto de infraestructura que facilitaría el tránsito de buques comerciales de ultramar y favorecería la logística comercial de exportación de Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay. Para su ejecución se contó con financiamiento del BID, la Corporación

⁴⁹ Alfredo Sesé. Ingeniero. Secretario Técnico Comisión de Transporte de la Bolsa de Comercio de Rosario. Docente de la Universidad Nacional de Rosario.

Andina de Fomento y el Fondo para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) (Álvarez, 2021).

Junto a las motivaciones metalíferas confluyeron intereses del sector forestal y ganadero, a los que se adicionó con fuerza el sector agroexportador. Este último requería de nuevas ventajas competitivas ante las potencialidades que presentaba la expansión del cultivo de soja sobre la región del Mato Grosso y Mato Grosso do Sul. M. A. De Marco señala:

Hacia 1991, Mato Grosso del Sur producía 2,5 millones de toneladas de poroto de soja, disponía de fábricas aceiteras que exportaban el 75% de la producción de harina de soja, recientemente había inaugurado un puerto sobre la Laguna Cáceres, diseñado para exportar soja de Bolivia y con el mismo motivo pretendía reactivar Puerto Bush, 270 km al sur del Corumbá. (De Marco, 2022, p. 332)

En Argentina, empresas vinculadas al sector agroexportador también bregaban desde fines de la década de 1970 por optimizar las condiciones de navegabilidad del canal. Sin embargo, como señalan algunos de los actores entrevistados, en sus inicios el proyecto no contaba con el pleno consenso del sector agroexportador. Al respecto, A. Sesé indica:

Cuando nos alejamos del mineral de hierro y entramos en los productos agrícolas no había un acuerdo generalizado de impulsar esto. Había gente que apostaba por los puertos de aguas profundas, entonces apuntaba a que el ferrocarril iba a ser el instrumento para llevar la producción. Y estoy hablando de empresas multinacionales [...] Ellos tenían otra visión. (A. Sesé, comunicación personal, 17 de noviembre, 2023)

Entre las principales impulsoras de la Hidrovía se destacó el rol de las empresas vinculadas al proyecto de Terminal 6⁵⁰, a las que se sumaron las firmas Vicentín, Bunge y Nidera, entre otras (De Marco, 2022). El principal interés de los locales provenía de la creciente expansión de la producción sojera en América Latina y el desarrollo -en auge- de un importante polo de procesamiento de oleaginosas en las costas del Gran Rosario. En palabras del representante de la BCR: “Había ciertos actores del mercado aceitero que

⁵⁰ Terminal 6 constituye una de las terminales portuarias privadas más importantes del Área Metropolitana de Rosario (AMR). Se encuentra ubicada en la localidad de PGSM y fue impulsada por la firma AGD, a mediados de la década de 1980. Comenzó a operar como terminal privada en 1987, siendo pionera en el sector.

veían que les iba a ser muy difícil competir en el mercado internacional si no aprovechaba estas ventajas” (A. Sesé, comunicación personal, 17 de noviembre, 2023).

Considerando los primeros quince años del proceso de expansión de la soja (1976/77 a 1992/93), en Argentina el área sembrada se multiplicó más de siete veces, lo mismo que las toneladas producidas. De acuerdo a las memorias y balances de la Bolsa de Comercio de Rosario (1986; 1993), en el período 1976-1977 se registraron 710.000 hectáreas sembradas y 1.400.000 toneladas producidas de soja. Esa cifra se elevó durante el período 1992/1993 a 5.189.000 hectáreas sembradas y 10.640.900 toneladas, respectivamente (Peppino y Ocantos, 2024, p. 316).

Para 1990, la Administración General de Puertos auguraba un crecimiento exponencial de las cosechas cerealeras por una ampliación de la frontera agrícola de 200.000 a 240.000 km², lo que implicaría una producción de 50 a 60 millones de toneladas (AGP, 1990). Si consideramos que el 55% de la producción granaria se exportaba, significa un incremento del 150% en los volúmenes de exportación de granos y subproductos.

Este crecimiento exponencial de la producción se tradujo en la necesidad de adecuar las infraestructuras de almacenaje, transporte y embarque. Roberto Ferrari Gino, representante de Cargill, afirmaba que: “cuando la soja, que ya se destacaba en el mercado mundial llegó a la Argentina, los tiempos se aceleraron” (en De Marco, 2022, p. 228). En consecuencia, las empresas agroexportadoras buscaron sortear dos grandes “obstáculos”. En primer lugar, las deficiencias en las infraestructuras de almacenamiento, carga y descarga de granos y subproductos. Para ello se planificó la expansión del polo portuario hacia las costas del *Up River* y se impulsó la sanción de una nueva Ley de Puertos en Argentina (Ley 24.093/1992), que dio garantías al desarrollo portuario privado. Este último aspecto será analizado en el capítulo siguiente.

La segunda preocupación del sector giraba en torno al concepto de “eficiencia de flete”. Diferentes estudios realizados con el auspicio de la BCR habían demostrado que “la navegabilidad y el dragado de la VNT y el PHPP [...] podría ofrecer una solución de conjunto a una de las principales rémoras del sistema de comercialización: la dependencia del sistema de transporte de camiones a larga distancia [...]” (De Marco, 2022, p. 449). Sin embargo, la potencialidad del transporte fluvial encontraba aún importantes limitaciones dada la profundidad de calado existente, que para la fecha no superaba los

26,5 pies⁵¹ (Cauce, 2020). Como consecuencia, las empresas se veían obligadas a pagar un “falso flete”⁵² y completar la carga en otros puertos, aguas abajo, antes de zarpar al Océano⁵³. En efecto, el llamado a licitación para las obras VNT se erigió como uno de los propósitos centrales de parte del sector agroexportador en Argentina desde inicios de la década de 1980.

Progresivamente, el PHPP fue ganando fuerza a escala regional. En 1989, durante la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, el programa se incorporó al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata y se creó el Comité Intergubernamental Hidrovía Paraguay Paraná. En la tercera reunión del CIH, celebrada en Rosario en noviembre de 1990, se firmó un compromiso de colaboración para analizar la factibilidad de navegabilidad para buques de gran calado desde PGSM hasta el mar. En paralelo, la creación del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), en 1991, otorgó un marco institucional supranacional para el avance del proyecto. Se ratificó el ordenamiento jurídico institucional de la Hidrovía y se eliminaron aranceles al comercio entre los países miembros. Como síntesis de un proceso iniciado a fines de la década de 1960, el 26 de junio de 1992, se firmó el «Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná».

Entre los principales postulados, se afirmó la “libre navegación” de los ríos Paraguay y Paraná y la excepción de gravámenes y/o aranceles para las embarcaciones de bandera de los países miembro, así como para embarcaciones de “terceras banderas” (ATFHPP, 1992, artículos 4 y 5); se asumió la responsabilidad de incrementar la eficiencia de los servicios portuarios y el desarrollo de las acciones de cooperación en materia portuaria y de coordinación de transporte internacional (ATFHPP, 1992, capítulo VIII). Además, se reconoció el rol del CIH como órgano político del proyecto y a la Comisión del Acuerdo como instrumento técnico del mismo. El PHPP estuvo centrado en el diseño de obras para mejorar la navegabilidad de los ríos. En Argentina fue promulgado el 11 de noviembre de 1994 mediante la sanción de la Ley 24.385/1994.

⁵¹ 1 pie equivale a 30cm. En proporción, cada 10 pies tendríamos un aproximado de 3 metros.

⁵² Ocurre cuando el barco debe pagar el flete completo a pesar de no completar su capacidad.

⁵³ “Los buques atlánticos que casi en su totalidad remontaban el Paraná eran del modelo Liberty y transportaban 9000 toneladas útiles. Pero por los problemas en el dragado siempre tenían que completar la carga en el puerto de Buenos Aires” (citado en De Marco, 2022, p. 425). Para la fecha el canal de acceso de 69 km, al puerto de Bahía Blanca era dragado por una empresa rusa a 45 pies (De Marco, 2022, p. 397).

Reformar el Estado para las corporaciones

La institucionalización del ATFHPP, así como la profundización de la vía navegable, hicieron parte de un entramado de poder forjado a partir de una serie de políticas estructurales -y estructurantes- del modelo neoliberal en Argentina. El punto de partida de ese proceso fue la sanción de la Ley 23.696/1989 para la Reforma del Estado.

Este instrumento generó las condiciones para la implementación de un paquete de medidas que, entre otros aspectos, permitió la desindustrialización de la economía argentina; la privatización y extranjerización de áreas estratégicas para el desarrollo nacional soberano; una fuerte dependencia financiera respecto del control del comercio exterior y la creciente transferencia de recursos desde los sectores más postergados de la sociedad hacia los grandes grupos de capital concentrado.

A partir de la nueva legislación se proclamó en estado de emergencia a los servicios públicos y Entes de Administración Pública Nacional; se autorizó al Poder Ejecutivo Nacional a la intervención de los mismos y se promovió la creación de nuevas empresas “sobre la base de la escisión, fusión, extinción o transformación de las existentes” (Ley 23.696/1989, artículo 7). El capital accionario de las empresas o establecimientos estatales afectados podía ser adquirido a través de un Programa de Propiedad Participada, organizada bajo la forma de una Sociedad Anónima (Ley 23.696/1989, artículos 21 y 23). En ese encuadre, se declararon “sujetas a privatización” numerosas empresas y entes de administración estatal. A lo fines de este trabajo, resulta relevante señalar el caso de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA); la Dirección Nacional de Vialidad y Obras Públicas; Ferrocarriles Argentinos; la Junta Nacional de Granos (JNG) (con sus respectivas unidades de campaña y elevadores portuarios); la AGP y los Talleres Navales Dársena Norte, entre otros (Ley 23.696/1989, anexo 1).

(Des)regulación estatal del comercio de granos

La disputa por el control del comercio exterior delineó las luchas intestinas durante el proceso de conformación del Estado Nacional en Argentina. Gran parte de los conflictos dirimidos han tenido como objeto el control de las aduanas, vías de transporte y enclaves estratégicos para la exportación de mercancías al mundo. En el año 1933, durante la presidencia de A. P. Justo, en un contexto económico mundial en que se precipitaban los precios de los cereales, fue creada la Junta Reguladora de Granos (Decreto 32.864/1933). El decreto que le dio origen establecía que la Junta compraría “todo el trigo, lino o maíz que se le ofrezca a los precios básicos” y lo vendería a los exportadores “conforme a los

precios del mercado internacional, con destino exclusivo a la exportación” (Duarte, 2022, p. 7). El objetivo del organismo, impulsado desde un gobierno conservador, era asegurar un precio mínimo para los productores agropecuarios.

A partir de 1946, en el marco de un proyecto económico de promoción de la industria nacional y redistribución de la riqueza, la Junta Reguladora asumió un rol fundamental, integrándose al Instituto Argentino para la Producción y el Intercambio (IAPI). La creación del IAPI en 1946, junto a la nacionalización del Banco Central (Decreto 8.503/1946) fueron parte de una política tendiente a ejercer soberanía monetaria y control estatal sobre el comercio exterior. A partir de esta herramienta, el Poder Ejecutivo Nacional (bajo la presidencia de Juan Domingo Perón) tenía la capacidad de regular el comercio de granos, fomentar actividades productivas, asesorar y otorgar financiamiento a los productores, redireccionar los recursos del agro hacia la promoción de la industria, entre otras funciones. Luego del derrocamiento del segundo gobierno de J. D. Perón, el IAPI fue disuelto (1963) y la Junta Reguladora reemplazada por la Junta Nacional de Granos (Decreto Ley 6.698/1963), vigente hasta su disolución en la década de 1990.

La JNG integró la nómina de entidades sujetas a privatización en el marco de la Ley de Reforma del Estado (1989). Camino a su disolución, el Decreto de Desregulación Económica, dejó sin efecto las intervenciones del Estado sobre las operaciones de exportación (Decreto 2.284/1991, artículo 20) y disolvió las unidades administrativas dispuestas para tal fin (Decreto 2.284/1991, artículo 34). Asimismo, dispuso la transferencia de las funciones relativas a las políticas agropecuarias de la JNG a la Secretaría de Agricultura Ganadería y Pesca (Decreto 2.284/1991, artículo 37). Como ápice de este proceso, en 1995 se efectuó la liquidación total del organismo y se determinó su disolución (Resolución 356/1995). Los bienes (activos y pasivos) fueron transferidos al Estado y sujetos a la ola privatizadora. Este aspecto será retomado en el siguiente capítulo ya que resulta de gran importancia para comprender la expansión del complejo portuario-oleaginoso; el cual, en gran medida, se valió de aquellas infraestructuras preexistentes en la región.

Cristian Cardozo⁵⁴, secretario general del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos de Rosario, reflexiona sobre este fenómeno:

⁵⁴ Cristian Cardozo. Obrero Marítimo. Secretario General del Sindicato Marítimos Unidos (SOMU), Seccional Rosario.

[...] después de la década del noventa, Menem le dio todas las concesiones a las cerealeras para que manejen el comercio exterior de cereales y oleaginosas [...] A partir de esa época vimos cómo el complejo oleaginoso se fue convirtiendo en el corazón del país. Cuando nosotros perdimos el poder de decisión agropecuario y de las oleaginosas, la Bolsa de Comercio de Rosario, con el lavado de cereal y el lavado de activos de distintas empresas, se convirtió en la Bolsa más grande de Argentina. Hoy el cereal, y la oleaginosa, pasa por la BCR. Las mismas empresas hoy manejan el mercado. (C. Cardozo, comunicación personal, 23 de mayo, 2022)

Ante la inexistencia de un organismo regulador estatal en el comercio de granos y oleaginosas, a partir de los años noventa, se habilitó un fenómeno de concentración del sector que derivó en la monopolización del comercio en un reducido número de empresas. De acuerdo al ranking de exportaciones 2023, diez empresas explicaron el 86% de las Declaraciones Juradas (DDJJ) de ventas al exterior y solo entre las primeras cinco concentraron el 59% de las ventas (Marín y Terré, 2024). Además, la desregulación permitió a la Bolsa de Comercio de Rosario asumir un rol protagónico en la fiscalización y determinación de precios locales de referencia, entre otras atribuciones que antes se encontraban bajo la órbita del Estado⁵⁵.

Desguace de la industria naval y desmantelamiento de la flota nacional

Manuel Belgrano, impulsor del desarrollo naval en Argentina, postulaba que “una nación que deja hacer por otra una navegación que puede realizar por sí misma, compromete su futuro y el bienestar del Pueblo” (en Orellano, 2020, p. 305). Esta proclama denota las potencialidades del más antiguo y ponderado sistema de transporte de mercancías en todo el mundo. Si consideramos que aún en la actualidad el transporte marítimo representa el 90% del flujo del comercio mundial (Organización Marítima Internacional, 2015), podemos afirmar la centralidad que adquiere el desarrollo de una flota propia para cualquier Estado Nacional.

En Argentina, durante el gobierno de Hipólito Irigoyen la industria naval recibió un importante impulso con la creación de la Empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) y su flota de buques tanques. Se crearon los astilleros Sánchez, Hansen y Puccini y ASTARSA (Siepe y Llairó, 2001). Sin embargo, hasta 1940 las exportaciones de

⁵⁵ La formación del precio de la soja se encuentra ligado a los estándares internacionales del Mercado de Chicago (EEUU).

productos nacionales eran transportadas en un 97% por buques extranjeros (Orellano, 2020).

A inicios de la década de 1940, en un escenario geopolítico signado por la II Guerra Mundial, el presidente Ramón Castillo decretó la creación de la Flota Mercante del Estado (FME), a partir de la adquisición de 26 buques extranjeros que habían quedado varados en las costas nacionales (Orellano, 2020; Siepe y Llairó, 2001). Ese hecho constituyó un primer antecedente para el posterior desarrollo de la Marina Mercante de ultramar. A partir de allí, entre 1943 y 1945 se avanzó en la nacionalización del sistema portuario con la creación de la Administración General del Transporte Fluvial (ATF) (Decreto 9.906/1945). Durante el período 1946-1951 se incorporaron nuevas embarcaciones y se transformaron cualitativamente la calidad de las mismas⁵⁶.

En cuanto al desarrollo de la industria naval, se creó la Flota Argentina de Navegación de Ultramar (FANU), destinada al transporte de pasajeros, y la Flota Argentina de Navegación Fluvial (FANF) que incluyó también el transporte de mercaderías (Ladeuix, 2009). Este crecimiento debe comprenderse como parte del Plan de Gobierno (1947-1951) explicitado en el Primer Plan Quinquenal. La política sobre las operaciones navieras del país establecía que todas las mercaderías compradas y vendidas por reparticiones oficiales se transporten en barcos estatales. Además, se proyectaba intensificar las obras de dragado y balizamiento y ampliar los ríos navegables de acceso a los puertos para expansión económica del país (Plan de Gobierno 1947-1951, p. 351-353). La nacionalización de la flota fue acompañada de un proceso de integración y centralización de la administración estatal⁵⁷. Se potenció a las economías regionales y el desarrollo de centros urbanos aledaños a los puertos fluviales.

“El crecimiento del tonelaje de registro bruto de la flota mercante argentina de ultramar pasó de 254.000 toneladas en 1939, a 1.322.283 en 1948” (Siepe y Llairó, 2021, p. 6). Se logró transportar una quinta parte del producto, lo que permitió el ahorro de divisas para la Nación⁵⁸. La Marina Mercante argentina llegó a ser la más importante de América

⁵⁶ Durante la década de 1950 también se conformó una flota propia para Yacimientos Carboníferos Fiscales (YCF) adaptada para el especial transporte del carbón a granel en sus bodegas. La flota operó hasta 1988 cuando fue transferida a Servicios de Transportes Navales (Facchin, 2009).

⁵⁷ En 1945 había sido creado el Servicio Nacional de Transporte Fluvial; en 1947 se creó la Administración Nacional de Aduanas y Puertos; en 1948 la Secretaría de Transporte. Un año después, esta última creó la Dirección Nacional de Puertos y Vías Navegables (1949).

⁵⁸ Juan Domingo Perón, en su discurso como presidente al Congreso de la Nación en 1947 señalaba: “Solamente en fletes marítimos gastábamos 400 millones por año, porque carecíamos de flota propia; ahora que tenemos una flota de 1.200.000 toneladas, el importe de los fletes no irá a las compañías extranjeras

Latina desde 1948. Como complemento, fue creada en 1953 la empresa Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE), lo que significó un despliegue estratégico a la industria naval por primera vez en la historia nacional.

El derrocamiento del gobierno de J.D. Perón, mediante el Golpe de Estado de 1955, trajo retrocesos en materia de soberanía nacional al permitir la venta de más de la mitad de la flota. A pesar de ello, el ideario desarrollista generó un nuevo impulso. Alejandra Salomón (2024), analiza la articulación público privada durante el período 1955-1966 y destaca que, en ese contexto, “la racionalización y la eficiencia se convirtieron discursivamente en principios rectores del Estado” (2024, p. 7). Esto se expresó en la incorporación de ingenieros en las Universidades y en dependencias responsables del diseño y ejecución de la obra pública; en el financiamiento de becas en el extranjero, coloquios, comisiones de estudio entre otras iniciativas tendientes a recoger experiencias internacionales y reformar el perfil técnico. Asimismo, se cristalizó en la “conformación, en 1961, de una comisión asesora y coordinadora de los sistemas de transportes integrada por especialistas argentinos y extranjeros, auspiciada por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF)” (Salomón, 2024, p. 7). Si bien la autora se enfoca en la experiencia de la Dirección Nacional de Vialidad, hallamos que esta caracterización del nuevo paradigma de articulación público privada se expresa también en la promoción del transporte marítimo y fluvial.

Durante la presidencia de A. Frondizi se priorizó la rentabilidad empresarial frente a la política redistributiva y se promovió la inversión estatal en obras de infraestructura (Salomón, 2024). En ese contexto, “la racionalización del Estado representaba la otra cara de la capitalización de las empresas, ambas conformaban una relación de absoluta complementariedad y solidaridad” (2024, p.15). Esta política de promoción de obras de infraestructura se acompañó de importantes beneficios para la inversión de capitales privados. Entre los sectores favorecidos por el impulso desarrollista puede destacarse la recuperación del sector industrial naval.

En 1960 se creó Empresas Líneas Marítimas Argentina producto de la fusión de la Flota Mercante del Estado y de la Flota Argentina de Navegación de Ultramar. Se llevó adelante un programa de renovación de los buques nacionales y apertura a la construcción de

sino a nuestras propias empresas. Si antes ustedes veían en el puerto 20 barcos extranjeros y uno solo con bandera argentina, ahora verán 20 barcos de nuestra bandera por cada uno de bandera extranjera” (citado en Siepe y Llairó, 2001, p. 8).

nuevos astilleros. Ese programa fue acompañado de la creación de la carrera de ingeniería naval (UTN, 1963) y la institucionalización del Fondo Nacional de la Marina Mercante. Si bien no hemos profundizado en este aspecto, inferimos que los procesos dictatoriales de las décadas de 1960 y 1970 no revirtieron estructuralmente esta tendencia. Hacia 1972 se sancionó la Ley 19.831/1972 de Promoción a la Industria Naval⁵⁹. Como saldo de este proceso histórico “la Argentina llegó a tener la quinta flota mercante más importante del mundo con 152 busques por un total de 2.873.393 toneladas de porte bruto” (Orellano, 2020 p. 310).

Oscar Verón⁶⁰, trabajador de la DNVN, destaca que el desmantelamiento de este proceso, no ocurrió hasta entrada la década de 1990.

[...] con la Dictadura llegaron embarcaciones que se habían encargado durante el peronismo. Llegaron embarcaciones modernas: dragas, diques flotantes, grúas, remolcadores, todo. Hubo un aprovisionamiento de la flota de trabajo nuestro, muy fuerte. Y aparte, ya en el tiempo del alfonsinismo, hubo una reactivación muy fuerte de astilleros y talleres navales [...] el Astillero Alianza, en la Boca, ahí nos construyeron una de las dragas más grandes de Latinoamérica [...] la Draga Capitán Núñez 256 [...] Si uno ahora va ve los cadáveres no más. (O. Verón, comunicación personal, 25 de mayo, 2022)

Para 1990 la Argentina ocupaba el segundo lugar entre los países iberoamericanos en cuanto al desarrollo de su Marina Mercante. Poseía entonces 79 barcos privados y 62 buques estatales (AGP, 1990, p.135). Más de medio siglo de desarrollo autónomo fue desarticulado por las políticas implementadas durante el inicio de la etapa neoliberal, cuando ELMA fue incluida entre las empresas sujetas a privatización en el marco de la Reforma del Estado.

En 1991 se vendieron los primeros 10 buques, en 1992 se intentó la privatización total sin tener éxito, en 1994 se privatizaron las líneas más rentables: Mar del Norte, Mediterráneo y Costa Este de América, las restantes fueron sencillamente

⁵⁹ El espíritu de esta Ley dejaba entrever el carácter extranjerizante del modelo desarrollista, ya que se impulsaba la industria naval, pero sin priorizar la inversión estatal. La Ley no distinguía entre la promoción del capital estatal y privado (Ley 19831/1972, artículo 6), o mejor dicho no priorizaba el primero sobre el segundo. Por otra parte, eximía de derechos de importación a los materiales y bienes de capital de uso naval que no se produzcan en el país. (Ley 19.831/1972, artículo 7).

⁶⁰ Oscar Verón. Capitán fluvial. Egresado de la Escuela de Aprendices N°1. Referente gremial de la Asociación de Trabajadores del Estado-Vías Navegables (ATE- Vías Navegables), Central de Trabajadores Argentinos- Autónoma (CTA-A). Integrante de la Mesa de Unidad por la Soberanía del Río Paraná.

desafectadas, pese al costo y esfuerzo para su implementación. En 1997 se entregaron los últimos seis buques (cuatro portacontenedores y dos frigoríficos) de la empresa. (Facchin, 2009, p. 249)

El mismo destino tuvo la empresa Flota Fluvial del Estado, cuya liquidación fue concluida por medio de la Resolución 595/1995 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. Esta definición dejó explícita la intención de dismantelar la Flota Nacional y avanzar en un proceso de apertura para el ingreso de grandes capitales del complejo naviero internacional. Con aquella intención, el Decreto 1.772/1991 argumentó la “falta de competitividad de los buques argentinos” y determinó el cese de la bandera nacional, a partir de un nuevo “régimen de excepción” para los buques o artefactos navales de uso comercial. Esto abrió paso a que los buques puedan optar por su “Bandera de Conveniencia” en detrimento de la producción naval nacional. Entre las principales flotas elegidas, se migró a la bandera panameña, boliviana y paraguaya.

Oscar González⁶¹, capitán de buque en el Paraguay por más de 30 años, afirma ese proceso, como contraparte del crecimiento de la flota en su país:

Anteriormente, el Paraguay tuvo muy pocos buques. En los años 1975, 76, tuvo los primeros empujes cuando se instaló la Industria Nacional del Cemento. Esos empujes fueron a Corumbá a traer mineral. Luego fueron incursionaron los remolcadores argentinos, que nosotros piloteábamos en la zona norte, hasta Corumbá. Ahí empezábamos con el transporte más fluido de mineral [...] la Marina Mercante argentina era grandiosa. Y después, cuando la firma de la Hidrovía, el presidente Menem liberó la bandera y pasaron a bandera panameña (porque era libre de impuestos), boliviana. Eso fue la destrucción, la decadencia argentina [...] Y a medida que iba transcurriendo la Hidrovía ahí fue pasando a bandera paraguaya. Las empresas que quebraban y ponían otro nombre y así, sucesivamente, iban modificando, iban perdiendo su fuente de trabajo en Argentina. Pero también allá [hay] demasiada diferencia en el status social, en el nivel social del obrero marítimo argentino respecto de la paraguaya [...] eso hace que se incursione en los países que da más facilidad. Hoy día tenemos bastante carga [...]. De la época de los noventa, un 70% más [...]. Esa época de los noventa

⁶¹ Es oriundo de la República del Paraguay. Capitán de buque en la flota de bandera paraguaya, con más de 35 años de experiencia en el oficio.

tendríamos 25 remolcadores, ahora tenemos 200. (O. González, comunicación personal, 18 de julio, 2022)

El cambio en la Bandera de Conveniencia fue complementado con otros decretos que establecieron la supresión de la Reserva de Carga (Decreto 2.284/1991, artículo 27); la derogación del Decreto 6.099/1972 de promoción de la industria naval (Decreto 2.284/1991, artículo 74); la eliminación del Fondo de la Marina Mercante, principal recurso de la industria naval (Decreto 2.687/1993) y la habilitación de importación de embarcaciones usadas sin el pago de aranceles. Según menciona el Capitán de Navío, Eugenio L.: Facchin

ELMA tenía en 1989 treinta y seis buques dedicados a carga general, contenedores y cargas a granel, cubriendo cinco líneas regulares: Mar del Norte, Mediterráneo, Costa Este de América, Costa Oeste de América y Oriente. Y no generaba pérdidas, sino divisas: doscientos veinte millones de dólares al año [...] Existían a mayo del 2004 [...] solo quince buques con pabellón nacional [...] los cuales transportaban solo el 0,7% de la totalidad de lo pagado en fletes (3.500 millones de dólares), cuando antes del Decreto 1772/91 la flota nacional transportaba el 85% del comercio argentino. (Facchin, 2009, p. 248)

El viraje neoliberal en la política estatal de la década de 1990 significó la pérdida casi total de las flotas mercantes pertenecientes a ELMA, YPF, YCF y la Flota Fluvial. Asimismo, la destrucción del capital activo tuvo como contraparte la liberalización de las líneas para su posterior privatización. Oscar Verón nos advierte sobre este aspecto:

Cuando hacen desaparecer ELMA no era para quedarse con los barcos, a ellos no le interesaba los barcos. Los barcos quedaron todos amarrados en distintos lugares en el Delta. Ellos lo que querían eran las líneas, usar las líneas de descarga, de mercancías, de navegación. Igual pasó con Aerolíneas Argentinas, tomaron las líneas comerciales. (O. Verón, comunicación personal, 25 de mayo, 2022)

La pérdida de soberanía sobre la logística del comercio exterior tuvo su correlato en un notorio incremento en el concepto de flete y en la destrucción de la Industria Naval. Más de 25 astilleros y un sin número de pequeñas y medianas empresas navalpartistas cerraron sus puertas (Orellano, 2020). Otro de los grandes impactos recayó sobre los trabajadores y trabajadoras del sector, quedando mucho de ellos sujetos a los retiros voluntarios y

despidos. Se flexibilizaron los regímenes laborales, se precarizaron las condiciones de trabajo y la situación previsional en todo el sistema del transporte marítimo, fluvial y lacustre (Facchin, 2009; Orellano, 2020). Finalmente, parte de los buques “desafectados” siguieron navegando (y junto a ellos la tripulación nacional) bajo la órbita de las empresas privadas.

Hacia el año 2004, durante la presidencia de Néstor Kirchner, se derogó el decreto que establecía la posibilidad de navegar bajo Bandera de Conveniencia y se restituyó la obligatoriedad de navegar con bandera nacional. Sin embargo, esta última determinación no logró desandar estructuralmente el camino transitado, dada las condiciones de la industria naval nacional y la concentración del transporte marítimo en terceras banderas, para inicios del nuevo milenio.

Licitación internacional de la Vía Navegable Troncal y dragado a 32 pies

Hacia inicios de la década de 1990, la instrumentación del régimen de iniciativa privada generó un marco político de referencia para que los sectores agroexportadores -que ya habían iniciado el desarrollo de terminales portuarias privadas en la costa del *Up River*- hicieran efectiva la licitación internacional de las tareas de mantenimiento de la VNT. La demanda principal se articuló en torno a los tramos Santa Fe-PGSM y PGSM-Océano.

Según afirman M.A De Marco (2022) y Alfredo Sesé (comunicación personal, 17 de noviembre, 2023) fueron los accionistas del proyecto Terminal 6, encabezados por Aceitera General Deheza (AGD) quienes impulsaron ese proceso. En ese contexto, fue protagónico el rol que cumplió la Cámara de Usuarios del Transporte entre quienes propiciaban el llamado a licitación internacional⁶².

AGD había contratado al ingeniero Diego Jalón, encargado de garantizar el financiamiento de la obra portuaria y evaluar la profundidad de navegación requerida para la inversión. En la entrevista realizada por De Marco, Jalón da cuenta de las razones que empujaron a la promoción del PHPP:

Nosotros queríamos que Rosario fuera la *Baton Rouge* (ciudad del Estado norteamericano de Luisiana, a orillas del Misisipi) del Paraná, porque lo que sucede allí es un ejemplo de cómo la plata de los americanos realmente llegaba al

⁶² La Cámara de Usuarios del Transporte (CUT) había sido creada a instancias de la discusión de la Ley de Actividades Portuarias (1992). Entre sus integrantes, asumieron un rol protagónico la Cámara de Puertos Privados y Comerciales, Confederaciones Rurales Argentinas y la Bolsa de Comercio de Rosario (De Marco, 2022).

dragado. En cambio, aquí, teniendo todas las dragas, la gente asignada, el río no estaba en condiciones, por lo que decidimos dragar nosotros. (Citado en De Marco, 2022, p. 414)

La promoción de la HPP en Argentina fue acompañada de un discurso de legitimación que se esgrimió en torno a tres ideas claves: privatización, eficiencia e integración subcontinental (Rausch, 2021). Estas ideas fuerza pusieron de relevancia la noción de «fracaso» e ineficiencia que se atribuía a la gestión estatal. En esa dirección, Rafael Cornejo, interventor de la AGP durante la presidencia de C. Menem, sostuvo: “confiábamos en la potencialidad del país, pero esta se encontraba limitada por un Estado mal administrado, débil y bobo del que todos querían sacar ventaja” (citado en De Marco, 2022, p. 496).

De esta manera, parte del sector agroexportador, representado por la BCR, llevó a cabo un estudio de prefactibilidad de las condiciones de navegabilidad de PGSM al Océano, especialmente en relación a las posibilidades de profundizar el calado y las implicancias económicas de la obra⁶³. Cabe destacar que el proyecto HPP no contó desde el inicio con el consenso político local necesario para su ejecución, ya que en ese momento era relevante el rol que cumplían los puertos de aguas profundas de la provincia de Buenos Aires; lo cuales habían sido beneficiados por la extensión de la línea férrea y la profundidad del calado a más de 40 pies. También se encontraban vigentes otros proyectos como la construcción de una isla artificial en el río de la Plata dónde los barcos menores y barcazas pudieran transferir las cargas a los buques de ultramar (AGP, 1990; De Marco, 2022). El estudio impulsado terminaría justificando la inversión estatal para emprender el dragado de apertura (De Marco, 2022, p. 531).

Entre las consideraciones dispuestas al pliego de licitación, por parte de los actores representados por la BCR, se destacaron: el dragado a 32 pies para el tramo PGSM-Océano (saliendo por el Paraná de las Palmas y el Canal Emilio Mitre), la adjudicación del dragado de apertura a cargo del Estado Nacional y el establecimiento de un sistema de peaje para financiamiento del mantenimiento de la VNT (calculado por el Tonelaje de Registro Neto de cada embarcación). El objetivo era garantizar la navegación adecuada

⁶³ El estudio fue desarrollado por el Laboratorio de Hidráulica Aplicada del Instituto de Ciencia y Técnicas Hídricas (INCYTH) de Buenos Aires; la Facultad de Ingeniería y Ciencia Hídricas de la Universidad Nacional del Litoral y contó con la auditoría técnica de Ingeniería y asistencia Técnica Argentina S.A (De Marco, 2022, p. 527). Las conclusiones fueron entregadas en el año 1991.

las 24hs los 365 días del año. Por su parte, la BCR proponía la construcción de un pliego de licitación por 30 años.

En función de dicho horizonte, la BCR consiguió el consenso del gobierno provincial de C. Reutemann y del entonces intendente de Rosario, Héctor Cavallero⁶⁴. Finalmente, se contó con el visto bueno del presidente Carlos Menem, quien autorizó la profundización a 32 pies. El rol de los actores políticos institucionales resultó fundamental en la viabilización del proyecto. Asimismo, la bajante del río Paraná de 1993 ofició como elemento catalizador para hacer efectivo el llamado a licitación (De Marco, 2022).

Como resultado de las deliberaciones expuestas, el Poder Ejecutivo Nacional abrió la convocatoria a licitación nacional e internacional para la “concesión de obra pública por peaje, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal” (Decreto 863/1993). Luego de un proceso de casi dos años, el 20 de febrero de 1995, se adjudicó la concesión por diez años a la firma Hidrovía S.A: un consorcio conformado por la firma de origen belga Jan de Nul y la argentina EMEPA S. A⁶⁵.

El nuevo consorcio se comprometía a dragar la VNT en tres etapas. En la primera, se proponía alcanzar los 28 pies de calado desde el km 460 al Océano y 22 pies desde el km 460 al km 584 del río Paraná (tramo Santa Fe-PGSM). En una segunda etapa se llevaría a 32 y 22 pies, respectivamente. Finalmente, se realizarían etapas de mantenimiento para garantizar la profundidad (Decreto 863/1993). En realidad, eso implicaba llevar la profundidad a 24 pies y 34 pies efectivos, ya que los buques tenían que navegar dejando dos pies bajo la quilla. Para realizar las estimaciones respecto del dragado se tomó como modelo la capacidad de un buque tipo *Panamax*⁶⁶.

Es preciso destacar que la nueva licitación solo afectaba el segmento correspondiente a la VNT, comprendida entre el kilómetro 584 del río Paraná y el kilómetro 205,3 del canal Punta Indio, utilizando la ruta por el canal ingeniero Emilio Mitre (Decreto Nro.

⁶⁴ En lo que respecta al municipio, “a partir de 1998, durante la intendencia de H. Binner y M. Lifschitz, se incluyó la Hidrovía dentro del plan estratégico municipal” (De Marco, 2022, p. 584).

⁶⁵ La concesión adjudicada en 1995 fue prorrogada en 2005. A partir del año 2010, la concesión se renovó hasta abril de 2021, junto con la extensión de las condiciones del contrato y la incorporación del tramo Santa Fe-Confluencia.

⁶⁶ “Los Panamax, Postpanamax y Kamsarmaxes son buques de similar porte, oscilando sus cargas de granos y harinas entre 60.000 y 90.000 toneladas. El origen de los nombres de estos buques viene de los puertos por donde pueden transitar. El buque Panamax fue diseñado para ajustarse a las dimensiones del canal de Panamá [...]” (D’Angelo, Ybañez, Terré, 2023).

253/1995). Esta reducción, dejaba afuera de la concesión otros puertos de menor interés para las agroexportadoras. Oscar, destaca este aspecto y reflexiona “[...] cuando se hace la licitación lo único que se contempla es lo que les interesa a las multinacionales agroexportadoras: la red troncal, los ingresos a puertos. Los puertos que ya existían quedan fuera de todo ese dragado que se confecciona” (O. Verón, comunicación personal, 25 de mayo, 2022).

Con la profundización de la vía navegable “[...] la capacidad de un buque Panamax se incrementó de un 45% a un 75%” [...] se pasaron a cargar de 25.000 a 42.000 toneladas en un mismo buque” (De Marco, 2022, p. 553). Sin embargo, esto permitió solucionar -parcialmente- los perjuicios generados por el falso flete y optimizar la carga de los barcos que debían ingresar. Finalmente, como complemento de la privatización de la VNT se desmanteló la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, dependiente de la Secretaría de Transportes de la Nación.

Desmantelamiento de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables

Las tareas de dragado de los ríos en el territorio nacional habían estado bajo la órbita del Estado durante más de un siglo⁶⁷. Desde mediados del siglo XX, la DNCPyVN seguía el curso del litoral fluvial y marítimo, a partir de importantes mojones dispuestos estratégicamente a lo largo de siete departamentos (luego delegaciones): Distrito Paraná Superior (Corrientes); Distrito Paraná Medio (Paraná, Entre Ríos); Distrito Paraná Inferior (Rosario, Santa Fe); Distrito Río Uruguay (Concepción del Uruguay, Entre Ríos); Distrito Río de la Plata (Buenos Aires); Distrito Río Quequén (Quequén, Buenos Aires) y Distrito Bahía Blanca (Bahía Blanca, Buenos Aires). Bajo esta misma estructura, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) sostenía una red de Escuelas de Aprendices, vinculadas a la formación de jóvenes en el conocimiento estratégico en el área⁶⁸.

Entre las funciones que cumplía la DNCPyVN se incluía el estudio, dragado y balizamiento de los ríos, riachos, arroyos y muelles; operaciones de relleno y defensa de ciudades ante las inundaciones; realización de estadísticas cíclicas, inspecciones de

⁶⁷ El Ministerio de Obras Públicas fue creado en 1898. El 26 de octubre de ese año inició sus actividades la Dirección General de Obras Hidráulicas, institución madre de la CNVN. Desde entonces la repartición fue encargada del mantenimiento y estudio de las cuencas hidrográficas, ríos y costas del país.

⁶⁸ Las Escuelas de Aprendices eran escuelas secundarias de jornada completa en las que se incluía la formación técnica naval. A lo largo del país existía la Escuela nro. 1 en la ciudad de Buenos Aires, la Escuela nro. 2 en Rosario, la Escuela nro. 3 en Concepción del Uruguay, la Escuela nro. 4 en Paraná y la nro. 5 en Corrientes. Las mismas fueron cerradas por la dictadura militar en el año 1971 (Pisano, 2023).

escalas hidrométricas; morfología; medición de corrientes; confección de los planos batimétricos; cálculos de altura y determinante; control y autorización de obras en las riberas, entre otras. Durante la década de 1990 gran parte de aquellas tareas fueron redirigidas a la concesión privada.

El 26 de mayo de 1992, por medio del Decreto 817/1992, se estableció la desregulación del servicio de practicaje, pilotaje, baquía y remolque del transporte fluvial y lacustre. Allí se disolvió la AGP⁶⁹, se dispuso la “racionalización y reorganización” de la DNCPyVN, eliminando su actividad en los canales de acceso y dársenas de los puertos. Además, se creó la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables (SSPyVN) en la órbita de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos⁷⁰.

Feliciano Ramos⁷¹, Capitán Fluvial Dragador con 48 años de servicio, destaca la eficiencia del trabajo de la repartición y su vitalidad al momento de la privatización:

[...] la empresa Hidrovía solo dragó esos 25 años la citada zona del río Paraná desde Santa Fe hacia el Río de La Plata por el canal Emilio Mitre [...] Anteriormente, y por 112 años consecutivos, lo dragó la repartición estatal “Dirección Nacional de Vías Navegables” (Ramos y Orellano, 30 de diciembre, 2021).

Los relatos de los trabajadores de la otrora DNCPyVN nos permiten poner en tensión el discurso construido desde los sectores dominantes en desmedro de la “eficiencia” del Estado, sus instituciones y las capacidades de los trabajadores de la repartición. Asimismo, destacan la precisión del trabajo realizado, así como la vigencia de las embarcaciones y locaciones al momento de la privatización⁷². Esta descripción de los

⁶⁹ Por medio del Decreto 818/1992 Rafael Conejero, hombre de confianza de Domingo Cavallo, fue designado como “interventor liquidador” de la AGP. Según señala en una entrevista realizada por M.A De Marco el objetivo era muy claro “desregular y lograr la competitividad” (De Marco, 2022, p. 491). A cargo de la DNCPyVN había sido designado el dirigente gremial Jesús González.

⁷⁰ “En el año 1999 pasó a llamarse Subsecretaría de Transporte por Agua y Puertos, dependiente de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Infraestructura y Vivienda. Luego en febrero del año 2002 pasó a denominarse Subsecretaría de Transporte Ferroviario y Puertos. Volvió a ser Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, dependiente de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Producción, en marzo del año 2002. En mayo del año 2003 pasó a depender de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Por último, en el año 2015 formó parte del Ministerio de Transporte, pasando a denominarse en marzo del año 2018 Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante (Ministerio de Economía, 2023b).

⁷¹ Feliciano Ramos. Capitán Fluvial. Egresado de la Escuela Naval N°2, Rosario, provincia de Santa Fe. Trabajador por más de 30 años en la Dirección Nacional de Vías Navegables. Integrante del Foro por la Recuperación del río Paraná, Concepción, Entre Ríos.

⁷² Según estimaciones de los propios trabajadores, muchas de las embarcaciones podrían ser puestas en funcionamiento al día de hoy. En palabras de Feliciano Ramos: “Una de las dragas más grande de la DNVN,

acontecimientos permite dar cuenta del rol que asumió el Estado neoliberal en la ejecución de un plan de transferencia de recursos y patrimonio público hacia el capital privado, fundamentalmente extranjero. En ese sentido, Oscar señala:

Nosotros entramos en una estafa. No solamente lo entregaron, sino que lo subsidiaron...las dragas, la gente, los balizadores, las bases operativas...hasta le pagábamos multa por los días que se atrasó la entrega de los barcos en el acuerdo. Y durante los primeros años tuvieron un subsidio, le pagábamos para que vinieran a dragar y encima ellos pusieron peaje. ¡Un saqueo! (O. Verón, comunicación personal, 25 de mayo, 2022)

A partir de este último enunciado nos interesa observar tres aspectos característicos del proceso privatizador. En primer lugar, la transferencia del capital de la DNCPyVN (dragas y balizadores, e incluso la propia infraestructura y el personal formado en la repartición), valuado en unos 80 millones de dólares (De Marco, 2022, p. 652), a la nueva concesionaria Hidrovía S.A. (Decreto 863/1993, artículos 5 y 6). En relación a las directivas que recibían como trabajadores del área, Feliciano recuerda con indignación que los directivos decían: “hay que hacer espacio porque va a venir la gente de balizamiento de EMEPA [...]” (F. Ramos, comunicación personal, 26 de mayo, 2022).

En segundo lugar, como contraprestación por su servicio, la empresa recibió el derecho de cobro de peaje a las embarcaciones que circulan por la VNT. Sumado a ello, el gobierno nacional otorgó a Hidrovía S.A un subsidio de 40 millones de dólares anuales en concepto de compensación, que la empresa recibió hasta el año 2002 (Milito, 2002)⁷³. En palabras de la Bolsa de Comercio de Rosario:

[...] Como con anterioridad el gobierno nacional había concedido alrededor de 200 millones de dólares para abrir el canal a 45 pies de profundidad en el puerto

que hoy sigue usando Jan de Nul en el río Paraná es la “256-C Capitán Núñez”. Con esa misma embarcación más la draga “261-C Córdoba” desde Santa Fe río abajo se puede atender el dragado de esa zona del río Paraná. Río arriba de Santa Fe tenemos la draga “403-C Corrientes” y la “402-C Entre Ríos” para dragar el río Paraná y el río Paraguay. Quedaría en lo inmediato la reparación de la draga “258-C Santa Fe” para dejarla en servicio y así poder sumarse al río Paraná, de la plata o al río Uruguay; y si no se hunde, con suma urgencia la reparación de la “259-C Mendoza” hoy muy averiada en su casco por la desidia de no proveerle una defensa que amortigüe el golpe de la embarcación al muelle por movimientos del mar pese a los reiterados reclamos de su tripulación y sindicato. También debemos agregar la reparación de las 3 Dragas cortadoras 332-C Misiones la 326-C Estanislao Molina y la 331-C y no olvidemos las 4 dragas a cangilones, o a baldes la draga 32-C 35-C 36-C y 37-C que con poco estarían operativas como lo está la 37-C” (Ramos, F., s/d, Recuperar el río Paraná es recuperar la Nación.).

⁷³ En mayo de 2002 el procurador del Tesoro de la Nación, Rubén Miguel Citara, increpó a Hidrovía S.A al pago de IVA por el cobro anual del subsidio recibido. (Milito, 13 de octubre, 2002).

de Bahía Blanca, y en razón a que alrededor de 63% de las exportaciones granarias argentinas se realizaban por los puertos de Up River Paraná (hoy el 75%), contra solo un 15% de Bahía Blanca, los intereses santafesinos bregaron para que el Estado Nacional concediese una ayuda equivalente [...] El gobierno concedió un subsidio de 40 millones de dólares anuales durante 10 años [...] que luego, en 1997, se extendió a 18 años, es decir hasta 720 millones de dólares. Este subsidio, que comenzó en 1995, finalizaría en el 2012. Lamentablemente, a partir del año 2002 se suspendió. [...] El último pago del Estado Nacional, en forma parcial, se hizo en el trimestre noviembre de 2002-enero de 2003. El aporte total del Estado, en todo el período e incluyendo otros pagos comprometidos, fue de alrededor de 284 millones de dólares. (Pontón, 2013)

En tercer lugar, más allá de las implicancias económicas directas del contrato suscitado por Hidrovía S.A, el dragado se erigió como una herramienta estratégica en manos de las empresas agroexportadoras. Al respecto Feliciano reflexiona: “[...] En este negocio de extractivismo y de saqueo, la llave es el dragado. ¿Por qué? Las terminales portuarias sacan sin ningún tipo de registro para el Estado [...]” (F. Ramos, comunicación personal, 26 de mayo, 2022).

En conclusión, como resultado de estas políticas, las empresas transnacionales no sólo detentaron el monopolio sobre el ambiente -decidiendo dónde, cómo y cuánto dragar- sino que consiguieron el control sobre el comercio de exportación casi sin injerencia de la regulación estatal.

Boom de la soja transgénica y expansión de la frontera agrícola

Con la profundización del dragado, se consiguió acortar la distancia entre las zonas de producción y los enclaves agroexportadores. Esto redujo los costos de flete. El recorrido de los camiones hacia los puertos de aguas profundas ahora encontraba una alternativa más acotada -en dólares- mediante la descarga en las terminales del Gran Rosario, para continuar desde allí el recorrido por vía fluvial. Rápidamente, ese proceso favoreció la extensión de las áreas de cultivo de los principales productos agrícolas de exportación -fundamentalmente soja- hacia regiones extrapampeanas. Jorge Cabrera, miembro de la comisión encargada de adjudicar la licitación de la VNT, menciona al respecto:

El dragado corrió la frontera granaria del país [...] antes solo se cosechaba granos al sur de la provincia de Córdoba, sur de Santa Fe y noreste de la provincia de

Buenos aires y en ninguna otra parte porque era tan caro el flete que sacaba del mercado a todo aquel que quisiera competir. Esa frontera [...] se extendió a La Pampa, norte de Córdoba, Santiago del Estero, Formosa, Misiones, Entre Ríos, etc. Todo porque se hizo más competitivo el transporte por agua. (Citado en De Marco, 2022, p. 634)

¿La ampliación del corredor fluvial fue causa de la extensión de la frontera agraria o la ampliación de las áreas cultivadas demandó una nueva logística de transporte? A fin de no encorsetarnos en posturas dicotómicas, destacamos la interdependencia de ambos procesos y la relevancia que adquiere la infraestructura en el proceso de acumulación del capital, en el marco de un modelo de apropiación extractivista. De igual manera, es posible verificar una notoria expansión de las superficies sembradas de los principales commodities exportables (soja, maíz, trigo, cebada, sorgo, girasol), especialmente de las oleaginosas, a partir del desarrollo hidroviario (Figura 13).

Evolución de las áreas sembradas y la producción de los principales cultivos de exportación - Argentina - 1990/2016

	1990/91		2000/01		2010/11		2015/16	
	Área sembrada	Producción	Área sembrada	Producción	Área sembrada	Producción	Área sembrada	Producción
Soja	4.966.200	10.861.200	10.664.330	26.880.853	18.883.429	48.878.774	20.479.094	58.799.258
Maíz	2.159.700	7.683.800	3.494.523	15.359.397	4.561.101	23.799.830	6.904.538	39.792.854
Trigo	6.178.400	10.992.400	6.496.600	15.959.352	4.582.250	15.875.653	4.381.128	11.341.952
Cebada	147.300	323.400	260.330	521.150	246.240	717.300	1.467.421	4.938.723
Sorgo	751.900	2.252.400	698.170	2.908.775	1.233.452	4.458.442	842.571	3.029.330
Girasol	2.372.350	4.033.400	1.976.120	3.179.043	1.758.545	3.671.748	1.435.148	3.000.367
Mani	198.000	310.600	252.460	394.800	264.568	701.535	368.438	1.001.113
Total	16.773.850	36.457.200	23.842.533	65.203.370	31.529.585	98.103.282	35.878.338	121.876.597

Figura 13. Evolución de las áreas sembradas y volumen de producción de los principales cultivos de exportación en Argentina (1990-2016)

Fuente: Instituto de Desarrollo Regional, 2018, p. 79

El crecimiento de la producción sojera se tradujo en un cambio en el perfil productivo de la región. Dicho fenómeno se profundizó a partir de la aprobación, en Argentina, del cultivo de Soja *Roundup Ready* (RR) en 1996.

En 1993 Monsanto dio a conocer al mundo la Soja transgénica RR. La misma se autorizó en EEUU y luego se desplegó su comercialización en todo el mundo (Robin, 2016)⁷⁴. La mira estuvo puesta en los países del Cono Sur por su carácter estratégico para la producción agrícola, con primacía de Brasil (en ese momento segundo productor mundial de soja), Argentina y Paraguay.

En Argentina, las condiciones políticas durante la presidencia de C. Menem, generaron el marco propicio para convertirse en el primer país latinoamericano en autorizar legalmente el cultivo de la nueva variedad. Como parte de ese proceso, en 1991 fue creada la Comisión Nacional Asesora de Tecnología Agropecuaria (CONABIA), para regular el uso de OGM, y el Instituto Nacional de Semillas (INASE). Pocos años después, el 23 de marzo de 1996, por medio de la Resolución interna 67/1996 de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación, a cargo del Ing. Felipe Solá, se autorizó la producción y comercialización de la semilla de soja RR y subproductos derivados.

El impulso principal fue dado por la firma Nidera, quién había adquirido la patente del producto a través de la licenciataria Asgrow (Gárgano, 2022). La promoción y el asesoramiento técnico del proceso productivo quedó en manos de la Asociación Argentina de Productores de Soja (AAPRESID). El proceso iniciado en Argentina permitió la comercialización ilegal de las semillas hacia el Paraguay y el Estado brasilero de Río Grande do Sul (Robin, 2016), ya que en ambos países la autorización del cultivo se ofició varios años después⁷⁵.

A partir de la legalización del cultivo, se abrió una nueva etapa del proceso de agriculturización en Argentina, marcada por el inicio de una agricultura neoliberal (Gárgano, 2022). La expansión del «desierto verde» no se limitó solo a la zona núcleo, sino que implicó el avance hacia nuevas geografías, marginadas hasta entonces de la

⁷⁴ En 1992 el vicepresidente George Bush (padre) reconoció públicamente la política de EEUU para la regulación de OGM. El 29 de mayo de ese año la *Food and Drug Administration* (FDA) publicó la reglamentación concerniente a los “alimentos derivados de las nuevas variedades de plantas” (Robin, 2016, p. 161). Para su determinación la FDA se basó en el principio de “equivalencia de sustancia”, promovido por la empresa, por el cual se consideraba que los OGM eran similares al resto. Desde ese paradigma estimó que los transgenes no resultaban aditivos alimentarios, por lo cual no requerían de una evaluación toxicológica previa (Robin, 2016).

⁷⁵ En Paraguay, la nueva variedad comenzó a cultivarse para la temporada 1999/2000. Sin embargo, la autorización del cultivo aconteció recién en el año 2004. “Entre 1996 y 2006 las superficies dedicadas al cultivo de esta oleaginosa pasaron de menos de un millón de hectáreas a dos millones” (Robin, 2016, p. 297). En el caso de Brasil, la soja RR fue autorizada en el año 2005 por el presidente Lula Da Silva, tras las presiones internacionales impuestas por los países europeos que demandan la certificación del producto. Ese mismo año se aprobó el cultivo en Bolivia (Lapegna, 2019 en Gárgano, 2022, p. 86).

producción de granos. La frontera se expandió hacia el norte de la provincia de Córdoba, este de San Luis, Santiago del Estero; este de las provincias del noroeste (Tucumán, Salta y Jujuy), y fundamentalmente, hacia la región del Gran Chaco (Reboratti, 2010; Zarrilli, 2010; Castilla y Smith, 2021; Álvarez y Castilla, 2025). El efecto de este fenómeno puede apreciarse en la distribución estimada de la producción de soja durante la campaña 2023/2024 (Figura 14).

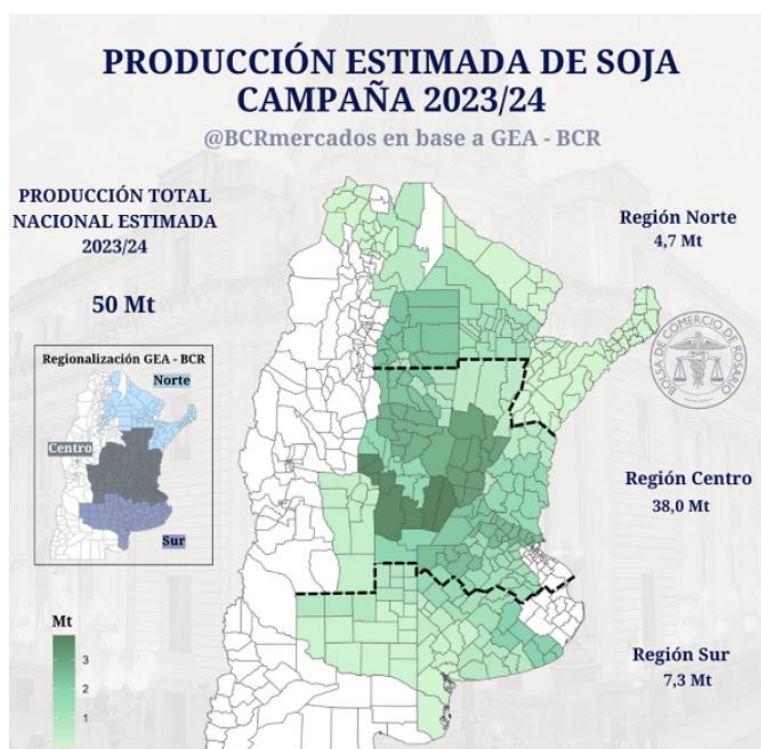


Figura 14. Producción estimada de soja
Fuente: Rubies, Rodríguez Zurro y Terré, 2024, p. 2

Junto a las innovaciones en materia de semilla, este proceso fue favorecido por las condiciones de acceso a la propiedad de la tierra en regiones periféricas a la zona núcleo. Mientras que el área sembrada en la Pampa Húmeda aumentó un 85% entre las campañas 1997/1998 y 2004/0505, en el noroeste aumentó un 220%, en el noreste un 417% y en otras regiones un 522% (Merenson, 2009 en Zarrilli, 2010, p. 147).

A los efectos socioambientales generados por la sojización en el área pampeana (Zarrilli, 2020; Gárgano, 2022), se sumó en estas regiones la deforestación de bosques nativos⁷⁶;

⁷⁶ “La pérdida de bosques nativos en el periodo 2007-2018 se localizó principalmente en la región del Parque Chaqueño, con un 87 % del total nacional. Las provincias más afectadas fueron Santiago del Estero (28%), Salta (21%), Chaco (14 %) y Formosa (13 %). El Gran Chaco es la región que más afectada se ha visto por los cambios en el uso de la tierra ligados a la habilitación de superficies para la producción agrícola

la extinción de cultivos tradicionales como el algodón, el tabaco o la yerba mate; el corrimiento de la producción ganadera; y un proceso de expulsión de las poblaciones rurales y de pueblos originarios cuya supervivencia ha estado históricamente ligada a la tierra (Zarrilli, 2016; Schmidt, 2017; Castilla y Schmidt, 2021; Rubio, 2023; Castilla, 2024). Como consecuencia de la sojización de los territorios emergieron importantes conflictos socio territoriales y resistencias sociales en las regiones afectadas.

A partir de la década de 1990, el complejo sojero se esgrimió como el sector más importante en la generación de divisas para la economía nacional. Sin embargo, durante el modelo neoliberal, la riqueza circulante derivó en gran medida en el pago a acreedores de la deuda externa y en un proceso desregulado de fuga de capitales (Basualdo, 2009).

Los diferentes procesos descriptos en este primer apartado actuaron como engranajes de una misma maquinaria tendiente a profundizar en Argentina y la región, un modelo de reprimerización económica asentado en el agronegocio, el neoextractivismo y el endeudamiento externo para la transferencia de recursos hacia los sectores más concentrados de capital. En ese marco se inscribió el desarrollo del proyecto HPP e infraestructuras asociadas.

Como contraparte de ese proceso, la expansión del agronegocio -como instrumento de un modelo de acumulación por desposesión impulsado por los grandes pools de siembra, agroindustrias y corporaciones biotecnológicas- significó el despojo de los territorios y la destrucción de bienes comunes a lo ancho de la región. Como parte inescindible de este proceso, el avance las infraestructuras del corredor fluvial generaron efectos adversos en lo que refiere al ecosistema de humedal. En ese sentido, resulta insoslayable en el análisis de la HPP, la referencia a la conflictividad socioambiental vinculada a esta mega obra de infraestructura regional. A continuación, daremos lugar al abordaje de esta dimensión analítica.

La Hidrovía Paraguay Paraná desde la mirada ambiental

“Traer el buque a la carga” constituyó el *leit motiv* del proyecto hidroviario. Esta aspiración se sintetizó en la instrumentalización de una racionalidad económica (Leff, 2004) sobre los ríos, que fue estructurante del modo de apropiación extractivista durante

(especialmente de oleaginosas y cereales) y ganadera” (Asociación para la Promoción de la Cultura y el Desarrollo [APCD], 2020, p. 5).

la década de 1990. Juan Carlos Venesia⁷⁷, director del Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, en la entrevista realizada explica la importancia de esta transformación:

Después de la Segunda Guerra Mundial se cambia el diseño de los buques [...] impulsado por la industria armamentista norteamericana [...] pasas a tener bodegas de treinta mil, cuarenta mil, cincuenta mil toneladas. Ese buque, ya ingresado a este sistema, no podía llegar. Llegaba, pero la carga era un tercio, o a lo sumo, con toda la furia, la mitad de la bodega [...] hasta que se produce la desregulación y apertura de los noventa donde se genera algo muy virtuoso: draguemos, balicemos, démosle profundidad; entonces, traigamos el buque a la carga. (J.C. Venesia, comunicación personal, 8 diciembre, 2023)

Para alcanzar aquel propósito se requería de una importante intervención técnica mediante grandes obras de infraestructura en el Humedal y el Pantanal. Entre ellas, la profundización del dragado de los ríos Paraguay, Paraná y afluentes; la eliminación de pasos “críticos” (curvas o estrechamientos) para la navegación; la rectificación de meandros y el balizamiento de la vía navegable (Cauce, 2020). Ante el anuncio de las obras, la advertencia respecto de las enormes transformaciones socioterritoriales que implicaría el proyecto encontraron en un conjunto de organizaciones ambientalistas un foco de resistencia.

La construcción de un movimiento ambiental transnacional de resistencia al PHPP puede ser comprendido en el contexto de emergencia de una nueva agenda ambiental global a inicios de la década de 1990. En 1989 fue publicado el informe *Nuestro Futuro Común* (Informe Brundtland) elaborado por la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de la Organización de Naciones Unidas (ONU). El informe plasmó los lineamientos de un nuevo programa global ante el problema ambiental, que luego sería refrendado en la Cumbre de la Tierra realizada en Río de Janeiro en 1992. Allí se sentaron las bases de la agenda ambiental y se declaró que, a fin de alcanzar el «desarrollo sostenible», la protección del medio ambiente debería constituir parte integrante del proceso de desarrollo y no podría considerarse en forma aislada (ONU, 1992).

⁷⁷ Juan Carlos Venesia. Director del Instituto de Desarrollo Regional (IDR) y del Programa de Infraestructura Regional de la Universidad Nacional de Rosario.

El estudio de la conflictividad socioterritorial y ambiental en torno al proyecto HPP combinó un esfuerzo de investigación por parte de organizaciones ambientalistas, junto al trabajo de académicos/as de diferentes áreas de las Ciencias Sociales y Naturales, que se han volcado al estudio de la temática a lo largo de los últimos 30 años⁷⁸.

Poniendo de relevancia el rol de la HPP como infraestructura nodal de transporte de los complejos exportadores, algunos autores y autoras realizaron aportes para comprender el proyecto hidroviario como parte del entramado del modelo extractivista (Rausch, 2022; Álvarez; 2021; 2021b; 2023; Scarpacci, 2022; Scarpacci y Siqueira, 2023). Otras investigaciones estudiaron las consecuencias generadas por la construcción de infraestructuras de transporte vinculadas al corredor (Álvarez, 2021; Acebal, 2022; Szupiani, 2021). También se ha analizado la conflictividad producida por la expansión del complejo agroindustrial (Galimberti, 2014; Schweitzer, 2016; Rausch, 2022; Peppino, 2023; Vera, Ocantos y Añaños, 2023; Peppino y Ocantos, 2024) en el AMR. Entre éstas últimas se inscribe el objeto de este trabajo.

En esta última dirección, algunas organizaciones ambientalistas han comenzado a referirse a la vía navegable como “Hidrovía Industrial Paraguay Paraná” (Cauce, 2019). Se destacan las implicancias de la actividad sobre los ríos y cuencas, tales como: la modificación de las zonas costeras y de la dinámica hídrica (natural), producto del dragado de dársenas, cauces y canales de acceso a las terminales portuarias; efectos contaminantes por los desechos vertidos por las industrias y embarcaciones; generación de ruidos de la propia actividad; atropellamiento de la fauna autóctona; vulnerabilidad territorial y riesgos para las poblaciones aledañas a las zonas costeras, por la congestión en la infraestructura de puertos, naval, vial y ferroviaria, entre otras. Estos aspectos serán retomados en el próximo capítulo y problematizados a partir del análisis de la experiencia estudiada en VGG y Alvear en los capítulos V, VI y VI.

Organizaciones ambientalistas y expertos en la materia advirtieron sobre los posibles impactos de las intervenciones técnicas sobre la vía navegable. En lo que respecta a las transformaciones sobre costas y barrancas fue pionero el trabajo de Elba Stancich (2007), integrante de Taller Ecologista, actualizado en 2018, por activistas de la misma organización (Mori, Reeves y Prol, 2018). Otros enfoques ponen énfasis en las

⁷⁸ En este último grupo, pueden mencionarse como primeras aproximaciones los escritos de Sigrid de Mendonça, A. (1994); Wais, I.R., Thiel, I. & Gentile, G. (1997); Arach (2002) y Andersen (1994).

problemáticas generadas por la sedimentación y taponamiento de flujos de agua (Di Persia, 2020, Cauce, 2024). En el último tiempo, al aproximarse el fin de la concesión de las tareas de dragado y balizamiento a la empresa Hidrovía S.A y luego de este acontecimiento, emergieron diversas investigaciones que abordaron los efectos producidos en el ecosistema de humedal (Wetlands Internacional, 2019; Cauce, 2019; 2020; Espiola y Bettler; 2021; Rabuffetti et al., 2022).

Si bien, a diferencia de otras hidrovías del mundo, la HPP tiene la virtud de montarse sobre el curso “natural” de los ríos, la profundización y ensanchamiento del canal, así como la alteración de las zonas de amarre, requieren de la intervención antrópica generando impactos varios sobre el ecosistema. En función de dicha situación, la realización de una Evaluación Integral de los impactos ambientales constituyó el eje articulador del proceso de resistencia de las organizaciones ambientalistas desde el anuncio del proyecto.

Estudios de Impacto Ambiental y redes de resistencia

A partir del inicio de las actividades del Comité Intergubernamental HPP, el BID y el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) aprobaron un plan de financiamiento para avanzar en la realización de estudios de factibilidad del PHPP (Arach, 2003). En 1991, el BID publicó los Términos de Referencia, una serie de directrices y requisitos que debían cumplir los estudios técnicos y de impacto ambiental de la Hidrovía⁷⁹. El emprendimiento había sido caracterizado por el BID como “proyecto ambiental de Clase III” o de “impacto moderado” (Ocantos y Rausch, 2019, p. 8). Para su estudio, fue segmentado en dos tramos: el tramo argentino quedó bajo la responsabilidad del gobierno nacional y el resto del corredor, de Asunción hacia el norte, en la órbita de la CIH bajo el financiamiento de organismos intergubernamentales.

En 1994 el CIH seleccionó la propuesta presentada por el consorcio Taylor- Golder- Consular-Connal (TGCC) para realizar la Evaluación de Impactos Ambientales (EIA) de las condiciones de navegación de la Hidrovía Paraguay-Paraná/Puerto Cáceres – Puerto Nueva Palmira (Rausch, 2020)⁸⁰. Allí no fue incluido el tramo Santa Fe-Océano.

⁷⁹ Para su revisión puede verse Ocantos y Rausch, 2019, p. 10.

⁸⁰ En el mismo proceso, el Consorcio Asociación Hidroservice – Louis Berger (HLBS) fue seleccionado para la realización de los estudios de factibilidad técnica y económica (Arach, 2003).

El informe de TGCC plantea que la HPP tendría “impactos menores” sobre los “distintos elementos y procesos del paisaje” en las áreas de afectación, con excepción del tramo Asunción-Corumbá, donde los mismos -según el informe- se acrecentarían. Se explicita que las poblaciones indígenas podían verse afectadas en forma directa o indirecta, pero el grado de afectación era difícil de cuantificar. (Ocantos y Rausch, 2019, p.10-11)

Las primeras advertencias sobre las problemáticas ambientales que podrían derivarse del PHPP vinieron de parte de organizaciones no gubernamentales (ONG). Las organizaciones Humedales para las Américas (1993) y World Wildlife Foundation (1994) anunciaron públicamente posibles efectos ambientales -con énfasis en el Pantanal- y la inviabilidad económica de la obra proyectada (Arach, 2003). Sin embargo, la coordinación de un espacio de resistencia fue posible a partir del encuentro en la Cumbre de la Tierra en 1992⁸¹.

Elba Stancich⁸², coordinadora general de Taller Ecologista en esa época, recuerda que para ese momento ya había un primer estudio preliminar que advertía sobre los efectos de las obras de infraestructura sobre el Pantanal: “sacaban todas las rocas, rompían los meandros en el Pantanal [...] era infernal. Eso fue lo que generó después la Coalición Ríos Vivos” (E. Stancich, comunicación personal, 11 diciembre, 2023). En consecuencia, diferentes organizaciones se plantearon realizar acciones de conjunto. La principal oposición al PHPP se articuló a partir de la Coalición Ríos Vivos.

La primera reunión organizativa para la conformación de la Coalición Ríos Vivos se realizó en Rosario en 1994. (E. Stancich, comunicación personal, 11 diciembre, 2023). Finalmente, la coalición fue creada en São Paulo en diciembre de 1994 y congregó a más de 300 ONGs y movimientos sociales ecologistas, indigenistas y campesinos (Trevisol, 2003; Rausch, 2020) de la Cuenca del Plata⁸³. Frente al avance de las corporaciones

⁸¹ La construcción de un movimiento ambiental transnacional de resistencia al PHPP puede ser comprendido en el contexto de emergencia de una nueva agenda ambiental global a inicios de la década de 1990. En 1989 fue publicado el informe *Nuestro Futuro Común* (Informe Brundtland) elaborado por la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de la Organización de Naciones Unidas. El informe plasmó los lineamientos de un nuevo programa global ante el problema ambiental, que luego sería refrendado en la «Cumbre de la Tierra» realizada en Río de Janeiro en 1992.

⁸² Elba Stancich. Ingeniera Ambiental. Docente. Coordinadora General de Taller Ecologista (Rosario) hasta el año 2010.

⁸³ Como antesala al Encuentro de São Paulo se había realizado el Foro de Medio Ambiente y Desarrollo de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul en Chapada de Guimaraes. Allí se elaboró la “Carta do Chapada de Guimaraes”, donde se advirtió sobre la riqueza del Pantanal y las posibles implicancias del proyecto. La Coalición fue formalizada en 1995 (Arach, 2003, p. 41).

transnacionales, la Coalición ponía por delante la defensa del territorio y la diversidad de expresiones socioculturales y ecológicas de la región.

Como primera medida, el trabajo de la red se propuso reunir la información disponible y dar estado público a las problemáticas socioambientales implícitas en las mega obra de ingeniería que demandaría el proyecto. En Argentina se destacó el accionar de la organización Taller Ecologista de la ciudad de Rosario, quién tomó la campaña entre sus principales ejes de trabajo.

Ante las dificultades generadas para acceder a la información, el conocimiento de los pliegos del proyecto constituyó la primera gran conquista de la red. Este trabajo resultó fundamental para avanzar en la revisión de las conclusiones elaboradas por el TGCC. Como contrapropuesta, se convocó a expertos de Brasil, Argentina y Estados Unidos para realizar estudios independientes por parte de la Coalición (Rausch, 2020, p.58). Los expertos objetaron las conclusiones del informe y afirmaron que los términos de referencia impuestos por el BID no habían sido satisfactorios⁸⁴. Asimismo, existió una revisión por parte del cuerpo de ingenieros de EEUU (WES por su sigla en inglés⁸⁵) que arribó a las mismas conclusiones.

La HPP comprendía un área de influencia de 720.000 km². Los estudios independientes alertaban respecto de los impactos irreparables que causaría el proyecto sobre los ecosistemas de la Cuenca, principalmente en el caso del Pantanal. Las obras para la construcción del canal navegable Cáceres-Nueva Palmira preveían el dragado y depósito de material a lo largo de más de 3000km, junto a la rectificación del cauce y derrocamiento. Éstas últimas incluían voladuras de roca, entre otros materiales consolidados y afloraciones, que, al ser eliminados, podrían desencadenar inundaciones y desequilibrios hídricos (Ocantos y Rausch, 2019, p. 6). Gracias al trabajo de las organizaciones la Justicia Federal de Mato Grosso suspendió el avance de las obras. En marzo de 1998 Brasil abandonó el proyecto Cáceres-Corumbá, sosteniendo como argumento las afecciones sobre un “área estratégica como el Pantanal” (Arach, 2003, p. 46). Elba, recuerda:

⁸⁴ Los resultados fueron publicados en el Informe “Proyecto Hidrovía. Informe de una evaluación independiente (1997). El informe de la TGCC fue también cuestionado por la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), quién alertó sobre los posibles impactos de la obra en materia socioambiental. (Ver Ocantos y Rausch, 2019, p. 13)

⁸⁵ US Army Engineer Waterways Experiment Station.

[...] En ese momento el BID que había financiado parte del estudio de impacto ambiental también dicen que ellos no van a financiar la obra por los impactos que se preveían y demás. Entonces fueron tres cosas importantes. Y el gobierno [argentino], María Julia Alsogaray saca también un dictamen diciendo que los estudios ambientales son insuficientes como para darle vía libre a la obra [...] Para nosotros fueron hitos importantes. (E. Stancich, comunicación personal, 11 diciembre, 2023)

En lo que refiere al tramo Santa Fe-Océano, se realizaron inicialmente dos estudios. En primera instancia, la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables contrató en 1993 a la Consultora HYTSA Estudios y Proyectos S.A., para la realización del EIA de las tareas de dragado en la ruta PGSM-Océano. En 1995, la misma entidad reiteró el trabajo, pero se amplió el área de evaluación al tramo Santa Fe-Océano (Ocantos y Rausch, 2019). A partir del inicio de la concesión a Hidrovía S.A (1996), la firma se vio obligada a realizar un EIA y elaborar un Plan de Gestión. Tras negarse a cumplir con las condiciones, un año después de iniciadas las tareas de dragado presentaron un plan de toma de muestras de agua y sedimentos⁸⁶.

En el año 2005 se acordó la profundización a 34 y 25 pies; y se proyectaron 36 y 28 pies, para los tramos PGSM-Océano y Santa Fe- PGSM, respectivamente. En el año 2010 se amplió el contrato de concesión y se extendió la obra hacia el norte de la ciudad de Santa Fe, hasta la confluencia de los ríos Paraguay y Paraná, en el km. 1238 de este último.

Haciendo un pormenorizado análisis de los informes (Ver Anexo 1) a los que fue posible acceder, Ariel Ocantos y Gisela Rausch (2019) destacan la incongruencia entre los informes oficiales y los elaborados por organizaciones independientes. Se indica que los últimos dan relevancia a los impactos ecológicos de la obra, así como la alteración del régimen hidrológico y la biodiversidad de la región. En cambio, en las evaluaciones oficiales solo se puso el foco en el tramo correspondiente a la VNT, sin advertir los posibles impactos sobre los humedales del Gran Chaco y planicies de inundación de los ríos Paraguay y Paraná. Finalmente, señalan el predominio de una mirada economicista del ambiente que soslaya los efectos para las poblaciones afectadas.

⁸⁶ Tanto para el análisis de la calidad de agua como para el análisis de calidad de sedimentos se llevaron a cabo campañas de monitoreo (1996-2005), las cuales fueron realizadas por Hidrovías S.A. [...] Cabe destacar que más allá de los análisis realizados, éstos no fueron hechos en función de la principal variable de gobierno de este sistema fluvial: la hidrología (Espinola y Bettler, 2021, p. 6-7).

La situación descrita, complejizada ante la ausencia de un órgano de control de la concesión, allanó el camino para un progresivo deterioro socioambiental, cuyos efectos se evidencian a casi tres décadas de iniciadas las obras. Actualmente, el seguimiento de las alteraciones provocadas por el PHPP es abordado por un conjunto de organizaciones ambientalistas, algunas de ellas nucleadas en la red internacional Humedales sin Frontera. En lo que respecta a Argentina, y fundamental, a los efectos producidos en el tramo del Paraná Medio e Inferior ha sido fundamental el trabajo de las organizaciones CAUCE, Taller Ecologista y Fundación Humedales, entre otras. Hacia los años 2020 y 2021 la problemática ambiental en torno a la HPP también fue incluida como eje reivindicativo de algunas organizaciones políticas en el marco de la resistencia contra los incendios en el Delta del río Paraná y la lucha por la Ley de Humedales en la provincia de Santa Fe.

“Amoldar la cabeza al sombrero”⁸⁷. Efectos del dragado sobre el ecosistema de humedal

En lo que respecta a la conflictividad socioambiental generada a partir de las tareas de dragado, balizamiento y modificación de costas y barrancas, se identifican diversas consecuencias generadas, entre ellas: el desbalance hídrico de la región, la re-sedimentación del material removido y perjuicios generados en la fauna del humedal, fundamentalmente en la reproducción de especies ictícolas.

En 1902 se establecieron las profundidades mínimas de dragado en Argentina: 21 pies para el tramo Punta Indio-Rosario; 19 pies de Rosario a Santa Fe; y 10 pies de Paraná a Corrientes (Editorial Biblioteca C.C. Vigil, 1973). Con esas profundidades se venía dragando el río hasta la privatización, cuando se viró hacia un cambio de paradigma en el proceso de intervención antrópica.

La concesión privada en 1995 llevó la profundización del canal a 34 pies desde PGSM al Océano. Esto implicó una importante intervención sobre el lecho del río Paraná, a fin de garantizar el tránsito de los nuevos barcos interoceánicos tipo *Panamax*. El proceso se desarrolló en tres etapas: en la primera (1995), para profundizar a 28 pies efectivos, se extrajeron 28.972.531m³ de sedimentos; la segunda etapa (1996), permitió llegar a 32 pies a partir de la extracción de 34.037.417m³ de sedimentos; finalmente, entre 1997 y 2002, el mantenimiento a 32 pies efectivos implicó la extracción de 132.677.004m³ (Pontón, 2013). Las obras iniciales se complementaron con la incorporación del Eje HPP

⁸⁷ Arturo Jauretche, s/d.

a la cartera de proyectos de IIRSA-COSIPLAN. La conformación original de la cartera de proyectos se produjo en 2004 y fue atravesando sucesivas actualizaciones como resultado de la profundización del proceso de planificación territorial (COSIPLAN, 2024)⁸⁸.

De esta manera, a lo largo de 25 años se llevó adelante un proceso de «disciplinamiento del río» sin precedentes. En total, desde el inicio de la concesión “hasta el año 2002 se extrajeron 195, 7 millones de metros cúbicos de sedimentos, incluyendo el dragado de apertura y el dragado de mantenimiento” (Pontón, 20 de septiembre, 2013). Según la BCR, se estimaba que, para llevar la profundidad a 34 pies efectivos, en 2006, y su posterior mantenimiento se debería haber extraído 468 millones de m³ (Pontón, 20 de septiembre, 2013)⁸⁹.

Poniendo en cuestión el trabajo realizado por el nuevo consignatario, Oscar Verón y Feliciano Ramos, reflexionan:

¿Cómo ha dragado la empresa Jan de Nul? Ellos dragan en un paso y tiran en la corriente. ¿Y qué hace el material? Va y se deposita en otro lado. Para poder descargar, en el sistema de dragado se sube el material del fondo a través de los elementos que se utilizan (escalera de dragado, etc.) llenan unos cántaros y navegan a zonas de descarga. Entonces esas zonas de descarga han sido estudiadas hace muchísimos años mediante el seguimiento de radioactividad, en función de eso se descargaba en un lado o en el otro. Para que no se pasara tanto. Bueno, la cuestión es que como tenían que navegar mucho, ellos hacían una fosa, hecha por otro tipo de draga, y la draga que hace el mantenimiento descargaba en esa fosa, que se llenaba y tenían que hacer otra fosa. Y eso es todo lo que produjo las islas [...] Yo no me imagino [...] vamos a llegar hasta el Río de la Plata y caminando a Montevideo. (O. Verón, comunicación personal, 25 de mayo, 2022)

⁸⁸ De acuerdo a las últimas proyecciones publicadas por el organismo, como parte de una inversión total de 7.534,2 millones de dólares, se integran en el Eje Hidrovía Paraguay Paraná un total de 84 obras. Entre ellas, 75 corresponden a proyectos de transporte (de ellos 39 se vinculan al transporte fluvial). Del total de las obras previstas en este Eje de Integración, 35 obras (con una inversión de 3,841 millones de dólares) se proyectan sobre los ríos Paraguay, Paraná y el Río de la Plata. Entre ellas se destaca el “Proyecto Binacional de mejoramiento de la navegabilidad del río Paraguay” y la “Profundización del río Paraná (Confluencia-Río de la Plata)”, entre otras (COSIPLAN, 2017).

⁸⁹ Para tener como referencia, entre los años 1951 y 1967 solo se habían removido a lo largo de todo el Paraná 96.046.000 m³ (Editorial Biblioteca C.C. Vigil, 1973, p. 276).

Desde el río no vas a ver nada, pero vas a ver que una playa desaparece y otra va a aparecer en un lugar donde no estaba. Así se ve. Vas a ver que el río empieza a correr más fuerte, porque se va el agua más rápido, vos le estás abriendo una zanja. Entonces al correr más va a haber lugares que se van a tapar más porque ¿Cómo responde el río a una intervención del hombre?... Va a responder mal. (F. Ramos, comunicación personal, 26 de mayo, 2022)

Esta coloquial, pero no menos precisa, explicación del proceso de intervención antrópica sobre el río, contribuye a comprender el incremento exponencial en el material removido y las consecuencias generadas por su deposición en lugares indebidos. Los referentes entrevistados, con más de 35 años de experiencia en la DNVN, insisten que el dragado a partir de Jan de Nul se empezó a hacer “contra natura”. Hemos identificado la referencia a este fenómeno en diferentes instancias del trabajo de campo realizado.

Como ejemplo de ello, en referencia a la formación del Banquito San Andrés, un islote de playas ubicadas frente a la Estación Fluvial de la ciudad de Rosario, el intendente de VGG, Alberto Ricci⁹⁰, señalaba:

Esto es algo que no es natural, estos bancos son hechos por el dragado. Antigüamente el dragado del río, el canal antiguo, iba por acá atrás [...] con la draga se hizo todo este canal acá y toda la arena que se sacó de todo este sector se hizo este banco. Fueron años de draga. (A. Ricci, comunicación personal, 4 de marzo, 2024)

En el mismo sentido se expresa José, pescador del río Paraná:

[...] Yo hace 40 años que pesco y he visto los barcos que pasan...y nunca jamás se quedaron en el puerto. Desde que empezaron a poner las dragas que sacan la arena de allá y la tiran ahí arriba están haciendo bancos ellos mismos. (José, comunicación personal, 28 de noviembre, 2023)

Como consecuencia del proceso descrito, no solo es posible observar la conformación de islas producto de la deposición de sedimentos, sino también importantes

⁹⁰ Alberto Ricci. Empresario. Intendente de la ciudad de Villa Gobernador Gálvez (Santa Fe, Argentina) por el Frente Progresista, Cívico y Social. Asumió su tercer mandato en diciembre de 2023. La entrevista fue realizada junto a Celina Añaños, como parte del Proyecto de Investigación Científica y Tecnológica (PICT) “Hidrovia Paraguay-Paraná y planificación del Área Metropolitana”, radicado en el Instituto de Investigaciones de la Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de Rosario.

transformaciones en el caudal y curso natural de los ríos y riachos. Esto genera impactos negativos y obstruye muchas veces el acceso al agua para las poblaciones humanas⁹¹.

Durante los últimos años, en el marco de las jornadas realizadas por el programa Humedales sin Frontera, organizaciones sociales y ambientalistas expusieron diversas problemáticas socioterritoriales asociadas al PHPP en el Paraná Medio e Inferior⁹². Se destacaron impactos sobre la fauna ictícola; la obstrucción del flujo natural de ríos y riachos, producto del refulado y la acumulación de sedimentos y el desplazamiento de barrancas. Para el caso de la provincia de Entre Ríos, se mencionaron problemas generados por la extracción de arena silíceas de Islas del Ibicuy y Diamante con destino a la explotación de Vaca Muerta; y el endicamiento del arroyo Diamante, como consecuencia del dragado del Puerto Diamante, entre otras (Cauce, 2023).

Entre las situaciones más resonantes, puede mencionarse la obstrucción del acceso al agua en la ciudad de Victoria e islas del río Paraná, producto de la sedimentación del río Victoria⁹³. Lo acontecido en dicha ciudad resulta particular, ya que se encuentra ubicada a 55km del cauce principal del Paraná, al cual accede a través del río Victoria (Boca del Bobo). En 2020, tras la bajante histórica del Paraná, esta vía de comunicación quedó totalmente sedimentada. Como consecuencia, se afectaron actividades productivas, turísticas y hasta el propio desplazamiento de la población en contexto de islas.

En segundo lugar, sumado a los problemas ocasionados por el proceso de arrastre y deposición de sedimentos, investigadores del Instituto Nacional de Limnología (INALI, CONICET-UNL) han analizado el impacto sobre la reproducción de la biota acuática.

⁹¹ Ya en el año 2002, propietarios de la Isla Invernada, provincia de Entre Ríos (ubicada entre los km. 430,400 y 424, frente a la ciudad de Rosario) denunciaron “la existencia de degradación de las costas y procesos erosivos “acelerados” en barrancas y predios privados de la Isla”. Se hacía referencia a las obras de dragado como causa de tales impactos (Ocantos y Rausch, 2019).

⁹² Las primeras Jornadas “Hidrovia Paraguay-Paraná. Actualidad del proyecto, sus impactos y el necesario debate”, se realizaron en Rosario el 4 de noviembre de 2022. Las segundas, tuvieron lugar en Paraná, Entre Ríos, el 8 de septiembre de 2023, bajo el nombre “II Jornadas sobre la actualidad de la Hidrovia Paraguay-Paraná”. Fueron organizadas, por organizaciones ambientalistas, entre ellas CAUCE (Entre Ríos) y Taller Ecologista (Rosario, Santa Fe). Finalmente, una tercera edición tuvo lugar en la ciudad de Victoria, el sábado 13 de abril de 2024, donde formó parte de la organización la Reserva de Usos Múltiples (RUM) de Victoria.

⁹³ En 2020, la Dirección General de Hidráulica de la Municipalidad de Victoria, elevó a consideración de la presidenta municipal el informe “Sedimentación en ríos del valle aluvial del Río Paraná entre Diamante y Victoria”, realizado por el ingeniero Jorge Di Persia. El mismo constituye un complemento del Informe realizado en 2009 a pedido de la misma institución, titulado “situación del río Paraná por la acción antrópica” (Di Persia, 2020). Entre las causas antrópicas del fenómeno producido se resaltó “la negatividad y el desperdicio de la descarga del material dragado y las distintas intervenciones arbitrarias al río en lo referente a aumentos de calado en los tramos, aumentos de los anchos y rectificaciones de meandros” (Di Persia, 2020, p. 11), mencionando la responsabilidad de la concesión de la VNT en el hecho.

Espinola y Betller (2021) y Rabuffetti et al., (2022) analizan los potenciales impactos ambientales de la HPP en el tramo medio del río Paraná y mencionan, que, por causa del dragado de profundización, rectificación y ensanche del canal pueden producirse desequilibrios en los procesos hidro-morfológicos naturales y ciclos de nutrientes que conduzcan a la pérdida, degradación y fragmentación de hábitats. Entre los impactos directos del dragado se estima la destrucción total o parcial de las dunas; la remoción del fondo del río y banco de arenas; la alteración de playas fluviales y la rectificación de meandros. En todos los casos se trata de entornos ecosistémicos que alojan la reproducción de determinadas especies de flora y fauna ictícola, cuya reproducción se vería afectada por la transformación de su estado natural. A esto se suma las dificultades asociadas a la suspensión de sedimentos arrastrados por la corriente.

Finalmente, se identifican potenciales efectos secundarios producidos por la navegación intensiva y de gran escala, entre los cuales se puede mencionar la dispersión de especies nativas a partir del arrastre en las embarcaciones; el impacto de los ruidos, olas y turbulencias de la navegación; y la contaminación del ecosistema de humedal y áreas de Reserva Ecológica, producto de los residuos a bordo y derrames de residuos químicos e hidrocarbúricos. Estas investigaciones presentan avances parciales ya que se enfrentan a la inexistencia de estudios previos que permitan cotejar la situación actual de las diversas especies. En gran medida la falta de estudios previos al desarrollo del proyecto fluvial obstaculiza la posibilidad de comprobar con precisión el impacto directo sobre las comunidades bióticas y prever las proyecciones a futuro⁹⁴.

Por parte de los llamados «usuarios» de la Hidrovía -empresas e instituciones vinculadas al sector agroexportador- se continúa bregando por la profundización del canal. En el 2018, el CIH evaluó las implicancias del proyecto y los beneficios económicos de su potencial ampliación. En la misma dirección se manifestó el informe elaborado por el Instituto de Desarrollo Regional de Rosario (IDR) (2018), dónde se fundamentaron los beneficios que otorgaría llevar el dragado a 36 y 38 pies. Finalmente, previo de la culminación del plazo de concesión a Hidrovía S.A, la BCR junto a la Unión Industrial Argentina, la Cámara de Puertos Privados Comerciales (CPPC), la Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas, y la Cámara Argentina del Acero, publicaron un

⁹⁴ Esta consideración fue expuesta por Luis Espinola y miembros de su equipo en instancias del I Workshop: Modelos y metodologías interdisciplinarias para evaluar impactos socio ecológicos de la Hidrovía Paraguay-Paraná, realizado el 17 y 18 de agosto de 2023 en la Universidad Nacional de Rosario.

informe dónde plasmaron el objetivo de llegar a 42 pies de profundidad, para garantizar que los buques de ultramar de último diseño puedan transportar la carga al 100% de su capacidad. (Latinconsult, 2020). Esto implicaría extraer cerca de 52 millones de m³ de sedimentos anuales (Orellano, 2020). Un equivalente a 767 containers de arena de 40 pies de capacidad.

Al aproximarse la culminación de los plazos de concesión de la VNT, organizaciones ambientalistas elaboraron una serie de informes⁹⁵. Plantearon la urgencia de avanzar en un estudio ambiental estratégico del impacto del PHPP a lo largo de los últimos 25 años e incluir la dimensión ambiental al debate sobre la continuidad del proyecto⁹⁶.

En el año 2020, el Ministerio de Transporte de la Nación había convocado a diferentes Universidades Nacionales (UUNN) para realizar estudios técnicos para el diseño de un nuevo pliego licitatorio. Se adjudicó a la Universidad Nacional del Litoral (UNL) el análisis de factibilidad de la obra de ingeniería (UNL, 28 de julio, 2020); a la Universidad Nacional de Rosario (UNR) lo referido a la evaluación ambiental y a la Universidad Nacional de San Martín (UNSAM), el estudio económico en materia de tarifas y peajes (UNSAM) (Punto Biz, 2022; El Litoral, 2020). Si bien los resultados del estudio no fueron dados a conocer públicamente, su existencia se confirmó en el marco de la Audiencia Pública “Vía Navegable Troncal” (Cámara de Diputados y Diputadas de la provincia de Santa Fe [CDSF], 28 de noviembre de 2023).

A instancias de la conformación del Consejo Federal de la HPP, la Asociación Argentina de Abogados/as Ambientalistas (AAAA) presentó el Estatuto político y legal en materia socio-ambiental del Proyecto Hidrovía Paraná – Paraguay. Amparados en la legislación nacional e internacional plantearon al Estado Nacional avanzar hacia una «Perspectiva Integral de Cuencas». El estatuto fue suscripto por una treintena de organizaciones ambientalistas y logró sintetizar un posicionamiento común que se integró al debate por la licitación de la HPP. Lamentablemente las políticas subsiguientes no se orientaron en ese sentido. Luego del cese de la concesión de Hidrovía S.A, el 30 de abril de 2021, la gestión de la VNT se trasladó transitoriamente a la AGP (Decreto 427/2021), quién

⁹⁵ Wetlands International, 2019; Espinola, L. y Bettler, 2020; Cauce, Humedales sin Fronteras y Charles Stewart Mott Foundation, 2020; Asociación Argentina de Abogados/as Ambientalistas, 2021; CAUCE, 2019; Taller Ecologista, 2021; 2021b; entre otras.

⁹⁶ Esta perspectiva también permeó los argumentos esgrimidos por las organizaciones sociales y políticas que reclamaron el resguardo de la soberanía nacional, en el escenario impuesto por la posible apertura a una nueva licitación internacional.

asumió el cobro de peaje a partir del 11 de septiembre de 2021. Sin embargo, para las tareas de dragado y balizamiento se (re) contrató, a las empresas Compañía Sudamericana de Dragados S.A (ex Jan de Nul) y EMEPA S.A, respectivamente.

En 2022 nuevamente la AGP lanzó un «Programa de Fortalecimiento de la Gestión Ambiental de la Vía Navegable Troncal», como parte del sistema de gestión de la VNT. Para ello se suscribieron nuevamente convenios con universidades nacionales, a fin de desarrollar tareas de asistencia técnica. Entre ellas se incluyó la Universidad Nacional de La Matanza (UNLaM) (El Litoral, 2022); la Universidad Nacional de Buenos Aires (UBA) (Argentina.gob, 2022) y la Universidad Nacional de Rosario (Conclusión, 2022). Al igual que los estudios anteriores, no hemos hallado públicamente la información de los resultados alcanzados.

En noviembre de 2023 la Cámara de Diputados y Diputadas de la provincia de Santa Fe convocó a una Audiencia Pública para deliberar sobre los destinos de la “Vía Navegable Troncal”. En ese marco, la decana de la Facultad de Ingeniería y Ciencias Hídricas de la UNL, Marta París, afirmó que por más de 40 años la institución se encargó del monitoreo del proyecto y que recientemente un equipo interdisciplinar habría establecido los lineamientos ambientales para la próxima licitación. La vocera de la institución afirmó que es posible “hacer la explotación de la VNT”, pero debe contemplarse un “principio de gradualidad” (CDSF, 28 de noviembre de 2023 min 15.12- min 20.40).

Ante el nuevo escenario, los voceros del sector agroexportador -entre ellos la BCR, AGD y la CPPC- insistieron en la necesidad abrir una nueva licitación que devuelva a los privados la gestión del proyecto y avance -definitivamente- en la profundización del calado a 42 pies de profundidad para el tramo PGSM-Océano, incluyendo ahora el tramo correspondiente hasta Timbúes (CDSF, 28 de noviembre de 2023). Este posicionamiento consiguió el consenso de las cámaras empresariales y portuarias, el Sindicato de Dragado y Balizamiento, la UNL y la BCR (CDSF, 2023). Paralelamente, en la misma ocasión, el presidente del Ente de Control y Gestión de la Vía Navegable Troncal (ECOVINA) en la gestión saliente remarcó que: “los problemas ambientales no se resolvieron. No hay evaluación ambiental ni estudio de impacto ambiental. Nunca se hizo un control de la concesión de la Hidrovía del año 95” (de Manuele, CDSF, 28 de noviembre, 2023, min. 47.40-50).

Las principales proyecciones por parte de los usuarios del corredor fluvial fueron expuestas en el 18° Encuentro Argentino de Transporte Fluvial “Hidrovia: el desafío actual”, organizado el 30 de abril de 2024 en la BCR. Allí se enfatizó que durante los últimos 30 años “se ha dejado la vía navegable en un garaje” (Peppino, 2024b). Se hizo referencia a la necesidad de avanzar en una Hidrovia “inteligente”, “coordinada”, “medible”, “segura” y “verde”. Entre las principales demandas se destacaron la profundización y ensanchamiento del canal, con la aspiración de alcanzar los 42 pies de profundidad; el mejoramiento de la señalización y el balizamiento de la vía navegable mediante la incorporación de Inteligencia Artificial y nuevas tecnologías y la realización de un conjunto de obras de infraestructura para el mejoramiento de los accesos viales de acceso a los puertos, entre otras modificaciones, como el acceso fluvial a las terminales.

El recorrido realizado a lo largo de este segundo apartado intenta construir una visión estructural de las transformaciones generadas a partir de la adjudicación de la concesión privada por peaje de la gestión de la VNT. Si bien, no es el propósito central de esta tesis abordar las discusiones coyunturales vinculadas al futuro del proyecto, la historización toma relevancia en el contexto actual y nos alerta sobre las posibles implicancias socioterritoriales y ambientales de la profundización del camino diagramado desde la década de 1990. Complementaremos este último aspecto en las consideraciones finales.

CAPÍTULO 4. ESPACIALIZACIÓN DEL COMPLEJO PORTUARIO-OLEAGINOSO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE ROSARIO. DISPUTAS EN Y POR EL TERRITORIO HIDROSOCIAL

“A nosotros nos llamaban el Cordón Industrial
y ahora nos llaman Complejo Oleaginoso
Agro Exportador”⁹⁷

Partimos de considerar que “la (re)creación de los territorios hidrosociales (y del agua) necesita ser analizada en el contexto de sus entornos históricos, culturales y políticos” (Boelens et al., 2016, p.3). Con ese horizonte, en el presente capítulo nos proponemos analizar y describir el proceso de espacialización del complejo portuario y agroindustrial sobre el territorio costero fluvial del AMR, concebido como un territorio hidrosocial.

Para la construcción de este capítulo se combinaron diferentes técnicas de construcción de la información: relevamiento de antecedentes y fuentes documentales; jornadas de observación y relevamiento de las terminales portuarias del AMR y construcción de cartografías sociales junto a moradores/as de barrios costeros e informantes clave.

Transformación del Gran Rosario en enclave agroexportador

Desde mediados del siglo XIX, la apertura de la libre navegación de los ríos interiores, el crecimiento de la producción agrícola y la expansión del ferrocarril, entre otras transformaciones, generaron las condiciones para la conformación de un nodo exportador en el antiguo Pago de los Arroyos. Las circunstancias naturales (agua profundas y altas barrancas) del río Paraná en la región, potenciaron el crecimiento de una zona portuaria propicia para el tránsito, carga y descarga de los buques transatlánticos. En 1852, a raíz de un decreto de J. J. de Urquiza el puerto de Rosario fue declarado puerto de ultramar y la ciudad sede de una aduana para el comercio exterior (Raposo et al., 2015). Cabe considerar que, durante ese período, el puerto representaba el último eslabón de una cadena de circulación que permitía, mediante el ferrocarril, llevar los productos desde las distintas regiones del país hacia los mercados del mundo.

De acuerdo a lo propuesto por Silvia Lázzaro (1992), el desarrollo de la estructura portuaria argentina solo puede ser comprendido considerando la imbricada relación entre

⁹⁷ C. Cardozo, comunicación personal, 23 de mayo, 2022.

Estado y Capital extranjero hacia fines del siglo XIX y comienzos del XX, cuando “la acción del Estado tiende a unificar el espacio económico nacional en función de la regulación capitalista de la actividad económica” (Lázaro, 1992, p. 10). En esa misma dirección Oszlak (1997) destaca que, a de acuerdo a la naturaleza de los bienes primarios exportables que constituyeron la base de inserción en el mercado internacional, se fueron conformando relaciones de producción e intercambio que condicionaron las modalidades de intervención del Estado.

Su actividad y recursos se dirigieron hacia la creación de condiciones que favorecieran la expansión de la economía exportadora y mercantil. A su vez, estas actividades y recursos reforzaron, modificándola, una dinámica de explotación económica que otorgaba especificidad a la estructura social y a la modalidad de desarrollo capitalista que se iban configurando. Durante el último tercio del siglo XIX se llevaron a cabo importantes obras de infraestructura física -camino, puentes, ferrocarriles, puertos, sistemas de comunicación postales y telegráficos, especialmente en aquellos países cuya producción (agropecuaria o minera), para ser competitiva, requería un fuerte abaratamiento de los costos de transporte. (Oszlak, 1997, pp. 30-31)

En Argentina, la intervención estatal se orientó al mejoramiento de viejas estructuras portuarias, así como a la promoción de nuevas explotaciones. Sin embargo, los principales puertos exportadores fueron construidos y explotados por capitales extranjeros. “[...] Tan solo algunos puertos [...] quedan bajo la órbita del Estado” (Lázaro, 1992, p.13). En función de este proceso, la actividad comercial pasó a articularse a través de tres grandes nodos o zonas portuarias: Rosario, Buenos Aires-La Plata y Bahía Blanca.

Al momento de caracterizar este proceso, Lázaro (1992) pone de relevancia dos aspectos. Primero, el carácter monopolístico del desarrollo portuario, que tiende a centralizar en pocas manos las actividades de transporte, almacenamiento y comercialización. En segundo lugar, un rol activo del Estado Nacional como intermediario en la puja distributiva, ya sea a través de la injerencia directa en la promoción del desarrollo portuario privado (en nodos centrales como Buenos Aires, La Plata y Santa Fe) y/o como mediador en situaciones de conflicto entre capitales de diferente origen (Lázaro, 1992). Esto representa un punto importante a la hora de

problematizar las relaciones socioeconómicas constitutivas del sistema portuario de Rosario y su área de influencia.

Scarpacci y Siqueira (2023) sintetizan tres fases del proceso histórico del puerto de Rosario, de acuerdo a la dinámica impuesta en el territorio nacional por el patrón de acumulación del capital dominante a escala global. Una primera etapa (1850-1930) de “descentralización con destaque del sector privado”, donde el puerto jugó un rol central para el modelo agroexportador; una segunda etapa (1943-1976), ligada a la industrialización por sustitución de importaciones, marcada por la “centralización” del sistema portuario en el sector público; y una última etapa, desde 1976, que abrió paso a un “modelo agroexportador de especialización productiva con dominancia financiera” (2023, p. 7).

La primera etapa mencionada, debe comprenderse en un período de reconfiguración del orden capitalista hacia fines del siglo XIX. En ese contexto, el Estado Nacional en Argentina se consolidó bajo el ordenamiento de una clase dirigente ligada a los intereses de un modelo económico dependiente, que se asentó en la exportación de productos agropecuarios. Se produjo un proceso de expansión del desarrollo agrícola con un fuerte predominio del área pampeana (Barsky y Gelman, 2001). En paralelo, se expandió el sistema de transporte ferroviario y otras infraestructuras asociadas al sistema de exportación. En Rosario:

[...] las empresas ferroviarias [...] proyectaron y extendieron sus rieles sobre las barrancas [...] construyendo enormes tinglados y galpones, más tarde elevadores que garantizarían la velocidad y la calidad de los granos que los tubos de acero volcarán en las naves. Le siguieron las firmas cerealistas. (De Marco, 2022, p. 79)

Durante el período 1870-1895 la provincia de Santa Fe pasó a convertirse en uno de los principales centros cerealeros. En 1875 el puerto de Rosario absorbía el 16% de las importaciones del país. Tras el *boom* del cultivo de trigo en la región, para 1878 comenzaron las exportaciones cerealeras de forma ininterrumpida. Los puertos de Rosario y Villa Constitución fueron consolidándose como centro de la provincia, acompañados de los puertos de San Lorenzo (1880) y San Martín (1892) que iniciaron sus operaciones como enclaves secundarios (Barsky y Gelman, 2001).

Para la década de 1880, la costa del área central de la ciudad de Rosario se encontraba ocupada en su totalidad por usos productivos, portuarios y ferroviarios. Rosario se erigía

como el puerto más importante del interior y la segunda aduana del país. De Marco (2022) señala que es durante esa «primera globalización» (p. 24), cuando acontece la modernización inicial del sistema portuario. En 1902 es inaugurado el nuevo puerto de Rosario (Lázzaro, 1992)⁹⁸.

En tiempos de la primera Guerra Mundial se instalaron en Rosario los primeros silos de almacenaje de cereales para la exportación y en la década de 1920 se posicionó como el principal exportador de granos del país y uno de los principales a nivel mundial (Schweitzer, 2016). Durante las primeras tres décadas del siglo XX la Argentina contaba con una estructura agroindustrial consolidada sobre el litoral fluvial. El 65% de la producción y comercialización de cereales estaba en manos de las compañías europeas Bunge y Born (belga-alemana), Louis Dreyfus Company (francesa), Huni y Womser (franco-suiza) y Weil hermanos Co. (alemana) (De Marco, 2022). A partir de la década de 1930, se integró la esta empresa norteamericana Cargill.

Luego de la crisis mundial de 1929 se gestó un incipiente desarrollo manufacturero que dio comienzo a un proceso de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) y configuró el perfil industrial de la región⁹⁹. Alrededor de los años treinta [...] Celulosa Argentina se instaló en Capitán Bermúdez y junto a Duperial establecieron Electroclor, para la provisión de cloro elemental a la fábrica. A mediados de esa década, YPF construyó en la ribera de San Lorenzo una planta fluvial para la recepción de crudo y despacho de productos, y, en 1938, se inauguró la refinería-destilería. En 1940 la compañía ESSO instaló depósitos de petróleo y muelles. Por su parte, la actividad agroindustrial y portuaria se expandió con el establecimiento de Molinos Río de la Plata y la Unidad XV de la Junta Nacional de Granos (Mori, Reeves y Prol, 2018). En lo que respecta al cordón sur, se destacó el desarrollo de la industria frigorífica, siendo significativa la instalación de la empresa Swift en 1921, en VGG. Entre otros rubros, se

⁹⁸ “La construcción del puerto moderno de Rosario motivó la sanción de la primera normativa (Ley 4170 del 30 de diciembre de 1902) por medio de la cual el Estado se comprometía a dragar (a 21 pies) y balizar el río Paraná, desde el Paraná Guazú hasta Rosario” (De Marco, 2022, p. 107).

⁹⁹ Alrededor de los años treinta [...] Celulosa Argentina se instaló en Capitán Bermúdez y junto a Duperial establecieron Electroclor, para la provisión de cloro elemental a la fábrica. A mediados de esa década, YPF construyó en la ribera de San Lorenzo una planta fluvial para la recepción de crudo y despacho de productos, y, en 1938, se inauguró la refinería-destilería. En 1940 la compañía ESSO instaló depósitos de petróleo y muelles. Por su parte, la actividad agroindustrial y portuaria se expandió con el establecimiento de Molinos Río de la Plata y la Unidad XV de la Junta Nacional de Granos (Mori, Reeves y Prol, 2018). En lo que respecta al cordón sur, se destacó el desarrollo de la industria frigorífica, siendo significativa la instalación de la empresa Swift en 1921, en VGG.

destacó el inicio de la industria aceitera¹⁰⁰. Paralelamente, se avanzó en la regulación de los puertos por parte del Estado Nacional (Ladeuix, 2009).

Hacia la década de 1940, se produjo la nacionalización del puerto de Rosario¹⁰¹, lo que dio inicio a una segunda etapa en la historia de este nodo exportador, signada por la centralización en el sector público (Scarpacci y Siqueira, 2023). “[...] Se empezaba así, a recorrer el camino hacia la monopolización por parte del Estado de la totalidad del sistema portuario” (Ladeuix, 2009, p. 90). Estas políticas constituirán un plafón fundamental para el posterior salto cualitativo en materia portuaria, fluvial y marítima, en el marco de una planificación integral del nuevo modelo estatal durante el gobierno de Juan Domingo Perón.

Ante las condiciones geopolíticas impuestas en el marco de la II Guerra Mundial, emergieron los primeros indicios de configuración de una política de soberanía nacional y una nueva doctrina territorial (Hartlich, 2021). En ese contexto la «soberanía política» fue proclamada como uno de los tres pilares estructurantes del proyecto justicialista, junto a la «independencia económica» y la «justicia social». El concepto de «soberanía» se expresó en el ejercicio de poder de un Estado contralor de las áreas estratégicas para el crecimiento económico del país, con distribución social y la promoción de un fuerte sentido de comunidad nacional. La materialización de esta tendencia se evidenció en políticas como la nacionalización del litoral marítimo argentino (Decreto 14.708/1946); la proclamación de la soberanía sobre la plataforma submarina (Harlitch, 2021) y el establecimiento de limitaciones frente a la libre circulación de las vías navegables (Constitución Nacional Argentina, 1949, Art. 18); entre otras.

Hacia 1946 el sistema portuario se nacionalizó y se inició el camino para contar con un ente estatal de coordinación mediante la creación de la Dirección General de Puertos (1949). Más tarde, la Dirección fue reemplazada por la Administración General de Puertos, creada en carácter de empresa del Estado, destinada a la explotación y

¹⁰⁰ En 1902 Molinos Río de la Plata comenzó en Buenos Aires con la fabricación de aceite de lino y maní. En 1929 se fundó Vicentín, una desmotadora de algodón en el norte santafesino, luego empresa pionera en la fabricación de aceite de semilla de algodón, lino y maní.

¹⁰¹ “El Decreto 1860/1943 reglamentó la estatización y centralización portuaria, a partir de la cual todos los puertos en manos privadas o de los Estados provinciales pasaron a ser fiscalizados por la Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas de la Nación (en 1947 pasó a jurisdicción de la Dirección General de Puertos y Aduanas)” (Venesia, 2001, p. 342). Siguiendo a Juan Ladeuix (2009), “si bien este decreto distaba de ser una orden de nacionalización, el mismo le otorgaría al Estado un poder superlativo sobre el tráfico portuario, como se puede apreciar en las normas de fiscalización” (2009, p. 90).

administración y mantenimiento de todos los puertos marítimos y fluviales del país (Decreto Ley 4.263/1956). Hasta entonces, los puertos nacionales formaban parte de un sistema integrado a lo largo del litoral fluvial y marítimo -desde Iguazú hasta Ushuaia- interconectado con las redes de transporte vial y ferroviario.

Tal como señalamos en el capítulo anterior, luego del Golpe de Estado de 1955 el desarrollismo dio continuidad al proceso de industrialización mediante la apertura a la inversión extranjera. En la región que abarca desde PGSM a Villa Constitución se desplegó la industria siderurgia, metalmecánica, cerámica, celulosa, entre otras¹⁰². Fue central el crecimiento del sector químico y petroquímico en la ciudad de San Lorenzo, con la instalación de las empresas Petroquímica Argentina S.A (PASA) (1964) y Duperial (Odisio, 2010; Mori, Reeves y Prol, 2018). De acuerdo a lo señalado por M.A de Marco, este proceso tuvo su correlato en el desarrollo portuario:

Como consecuencia de la política industrialista implementada a partir de la Segunda Guerra Mundial y de la estrategia desarrollista [...] las empresas radicadas en el Cordón Industrial del Gran Rosario -Celulosa Argentina S.A, Sulcaid S.A y entes estatales como YPF y Gas del Estado- aceleraron la construcción de muelles privados y rutas de acceso a ellos. También contaban con flamantes instalaciones Bunge y Born, Dempa S.A, Cargill S.A.C.I., IMSA, Asociación de Cooperativas Argentinas y Federación Argentina de Cooperativas Agrarias. (De Marco, 2022, p. 198-199)

El proceso de industrialización se mantuvo constante hasta mediados de la década de 1970. Con la última dictadura cívico militar argentina (1976-1983) se generaron las condiciones para la instauración de un modelo de acumulación asentado en la «valorización financiera» (Basualdo, 2006). Para el desmantelamiento y la reconversión de la estructura industrial vigente, fue central la desarticulación del movimiento obrero organizado a lo largo de la región. En esa dirección, el plan sistemático de represión, tortura y exterminio que se impuso con el terrorismo de Estado durante ese período, generó las condiciones para modificar la estructura de la economía argentina y, en lo que

¹⁰² Durante ese período se instalaron las firmas de maquinaria agrícola John Deere y Massey Ferguson en Granadero Baigorria; la planta de aceros finos y especiales Marathon Argentina, en Acindar y la empresa alemana Deuts-che Edeltahwerke en Villa Constitución (Pellegrini, et al., 2016).

refiere al Gran Rosario, sentó las bases para la reconversión del cordón industrial en un polo portuario y agroindustrial para la exportación de commodities al mundo.

De cordón industrial a complejo oleaginoso

Hasta la década de 1970 el nodo agroexportador más importante seguía siendo el puerto de Rosario, por dónde se comercializaban “cargas de poco volumen”, “principalmente, pellet de lino y pellet de afrechillo (derivado de trigo)” (CAPyM, comunicación personal, 13 de marzo, 2024). Sin embargo, el gran incremento en la producción de soja trajo consigo volúmenes de exportación mayores para los cuales la infraestructura portuaria no estaba preparada. En la entrevista realizada para este trabajo, las autoridades de la CAPyM, aseguraron:

El gran motor de esto es la soja [...] Es un complejo oleaginoso que prácticamente no se comercializaba acá, no se consumía, entonces había que exportarlo [...] Con la irrupción de la soja los volúmenes empezaron a crecer y los barcos empezaron a esperar más de la cuenta. Ya cuando las esperas en los fondeaderos pasaron quince días, entonces, se empezaron a instalar terminales adicionales a las que había. (J.C. Vilanova, comunicación personal, 13 de marzo de 2024)¹⁰³

La deslocalización y fragmentación del proceso productivo, hacia 1970, acentuó la urgencia por el acortamiento de los tiempos. En ese marco, la infraestructura de transporte resultó un factor central. En palabras de Ana María Fernández Equiza: “Nunca tanto como bajo la hegemonía del capital financiero, el tiempo se cuenta en dinero” (citado en Álvarez, 2021, p. 10).

Desde esa racionalidad, la “demora” en el proceso de carga de los barcos es vista como un impedimento para acrecentar las ganancias en el menor tiempo posible. La construcción de nuevas terminales -y la ampliación de las existentes- vino a responder a aquella demanda. En ese sentido, creemos que la expansión del complejo portuario en el Área Metropolitana de Rosario debe comprenderse como una respuesta de las empresas del sector, ante el boom en la producción sojera y el crecimiento de la industria aceitera en Argentina.

¹⁰³ Juan Carlos Vilanova. Gerente de Puerto en Aceitera General Deheza. Presidente de la Cámara de Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas.

A partir de lo estudiado, identificamos dos etapas en las que se entrelaza la construcción de terminales portuarias y puertos privados con el desarrollo del complejo oleaginoso en el Gran Rosario (Figura 15). Una primera etapa (1979-1992) comienza con la sanción de la Ley 22.108/1979 y se desarrolla a lo largo de la década de 1980. La segunda, inicia en 1992 con la sanción de la Ley de Actividades Portuarias (Ley 24.093/1992) y se desenvuelve con mayor énfasis al compás del boom de los commodities, tras la apertura del nuevo milenio.



Figura 15. Expansión del complejo portuario privado en el AMR

Elaboración propia en base a Odisio, 2010; Nuestro Mar, 2006; Maggi, 2017; CAPyM, 2015; AGP, 1990; De Marco, 2022; CPPC, 2024; Termoeléctrica San Martín, 2023; Bunge, 2024; Confederación Rural Argentina, 2020; Origlia, 2019; Pellegrini et al., 2013; Calzada y Sesé, 2015

Durante la primera etapa el núcleo central de desarrollo fue la costa norte del corredor metropolitano, dónde se encontraban importantes «ventajas comparativas», respecto de la ribera sur, en relación a dos condiciones a considerar para la construcción de un puerto: altura al pie de la barranca y profundidad del río. Una tercera ventaja fue el acceso del ramal ferroviario, que permitía hacer llegar la mercancía desde las zonas productoras hasta los puertos.

En este período el desarrollo del complejo portuario privado comienza a responder a las demandas del mercado. Sin embargo, el andamiaje legal aún no otorgaba las garantías necesarias para las inversiones en auge. Representantes de la CAPyM, describen este proceso desde la siguiente perspectiva:

Nosotros cargábamos todo acá por Rosario, pero era ineficiente la carga [...] y no te dejaba hacer nada en el puerto [...] Claro, eran puertos públicos. Con el cargador ya se hacía un sitio exclusivo. Entonces no había posibilidades de crecer acá, para oleaginosos, productos industrializados. Lo otro era todo silos y ahí no se pueden poner harinas y demás. La soja no se puede poner adentro porque se quedan encajadas adentro del silo. Es decir, la única alternativa era irse afuera, y era un riesgo porque no había legislación que te dijera que vos podías poner un puerto. (J.C. Vilanova, CAPyM, comunicación personal, 13 de marzo, 2024)

[...] Ahí se empezó a desarrollar todo, pero no tenía un marco legal. Hay que acordarse de que teníamos por años y años a la Junta Nacional de Granos, o sea, de pasar de privados pasó a la Junta Nacional de Granos, el comercio, y después se empezaron a conformar estas plantas [...]. (P. Neirotti, CAPyM, comunicación personal, 13 de marzo, 2024)¹⁰⁴

En los últimos años de la década de 1970 se produjeron modificaciones en la regulación del sistema portuario. Para ese momento, se encontraba vigente el Decreto-Ley 6.698/1963, que había reglamentado que “los elevadores de granos y plantas de silos subterráneos existentes en el país y los que se construyan en lo sucesivo [podían] funcionar bajo el sistema de servicio público, semipúblico o privado [...]” (1963, Art. 40). Como continuidad, se sancionó la Ley 22.080/1979 de Política Portuaria Nacional, mediante la cual se propuso establecer las bases para el desarrollo de una infraestructura portuaria del litoral fluvial y marítimo. Asimismo, mediante la Ley 22.108/1979 se habilitó la posibilidad de que los elevadores de granos y demás instalaciones privadas de recepción, almacenamiento, acondicionamiento y embarque de granos puedan operar bajo el régimen de servicios privados (Ley 22.108/1979, art. 40). También se permitió que asociaciones y cooperativas de productores agrarios puedan comprar o arrendar los elevadores de granos que operaban en terminales públicas de la JNG (Ley 22.108/1979,

¹⁰⁴ Pablo Neirotti. Gerente de Relaciones Institucionales em Renova S.A. Secretario de la Cámara de Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas.

art. 51). “Esto brindó la posibilidad del traspaso de instalaciones portuarias en desuso a cooperativas agrarias y asociaciones de productores. Se comenzó a construir numerosas terminales para agrograneles sobre el río Paraná” (De Marco, 2016, pp. 14-15).

A la par de la expansión de los puertos, también se modificaron las propias actividades que se realizaban dentro de los enclaves portuarios, al incluir en su interior actividades de procesamiento y de aduana (Schweitzer, 2017). Las terminales modernas no solo implicaron un crecimiento en la capacidad portuaria instalada, sino una nueva lógica de espacialización que incorporó -junto al puerto- grandes infraestructuras para el almacenamiento y procesamiento de granos: la planta agroindustrial. Las pioneras en la materia fueron INDO (Figura 16) y Quebracho en PGSM (CAPyM, 2024; De Marco, 2022)¹⁰⁵.



Figura 16. Aceitera Indo, 1971, PGSM

Fuente: Archivo Editorial Biblioteca Popular C.C. Vigil

Jorge Amado, *trading* global de Cargill en 1989, en una entrevista realizada por M. A. De Marco, hace referencia a las potencialidades de esta nueva logística:

El concepto de que funcionaran juntos el puerto y la planta es de lo más exitoso que puede mostrar la Argentina en materia de agroindustria. La precursora fue Cargill y fue por años el modelo a seguir. Concentrar en un solo lugar la mayoría

¹⁰⁵ La denominación de la terminal de Cargill responde al sitio donde fue instalada la empresa, sobre el territorio donde, antiguamente había sido librada la batalla de Punta Quebracho (1846). Paradójicamente, aquella epopeya, otorgó el triunfo a las tropas federales, bajo el mando de Lucio Mansilla, contra la armada anglo francesa y triunfó permitió a Juan Manuel de Rosas afirmar la soberanía sobre el río Paraná. Como consecuencia de la construcción del puerto la cruz conmemorativa de aquella gesta histórica fue relocada a pocos metros del lugar.

de la oferta de soja de aquella época fue un gran negocio. Entonces se empieza a desarrollar un polo portuario, que es cuando Terminal 6 hace sus inversiones, Vicentín, Bunge, luego Molinos. [...] El modelo se pensó aquí, fue argentino. Fue replicado por las demás empresas por el concepto de eficiencia de flete. A eso se agrega la modernidad de las plantas que fueron imbatibles a nivel mundial. La Argentina marcó entonces el norte de lo que debería hacerse con la soja. (De Marco, 2022, p. 417-418)

Luego de la instalación de Quebracho, se sumaron las terminales de Nidera en PGSM (1982); FACA (1983); Punta Alvear en el sur del corredor; la terminal de la Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA) (1985)¹⁰⁶ y Vicentín S.L (1987) en la ciudad de San Lorenzo; y, el proyecto de Terminal 6 (AGD-Bunge), inaugurada en PGSM en 1987 (De Marco, 2022; CPPC, 2024; CAPyM, 2011).

En 1990 el complejo agroexportador en el Gran Rosario presentaba siete puertos privados sobre el cordón norte: Terminal 6 S.A; Cargill-Quebracho; Nidera; El Tránsito-Bunge y Born; INDO-Puerto Dempa; A.C.A SL y Vicentín¹⁰⁷. Allí también funcionaban las plantas aceiteras de Cargill, Nidera, Buyatti, INDO y Vicentín (Figura 17). Para 1989, estas firmaban lideraban las exportaciones del sector con un volumen de 8,8 millones de toneladas(t), lo que representaba el 55% de los embarques de granos, subproductos y aceites argentinos al exterior.

¹⁰⁶ Corresponde al ex muelle de la Unidad VIII de la Junta Nacional de Granos y la antigua planta aceitera de Bunge y Born.

¹⁰⁷ Los puertos mencionados formaban parte de la Cámara de Puertos Privados Comerciales, creada el 29 de febrero de 1988. Para 1990 integraban la institución las empresas Bunge y Born Comercial S.A; Cargill S.A.C.I; Federación Argentina de Cooperativas Agrarias Ltda. (FACA); Genaro García Ltda.; Industrias Molturadoras SA; INDO S.A; Oleaginosa Moreno; Punta Alvear SA; Terminal 6 SA y Vicentín SACI. (AGP, 1990, p. 79). Junto a los puertos agroexportadores se destacaba la importancia de los puertos vinculados al polo químico y petroquímico: PASA S.A; Puerto Borghi; y las terminales de YPF, ESSO y Gas del Estado (AGP, 1990).

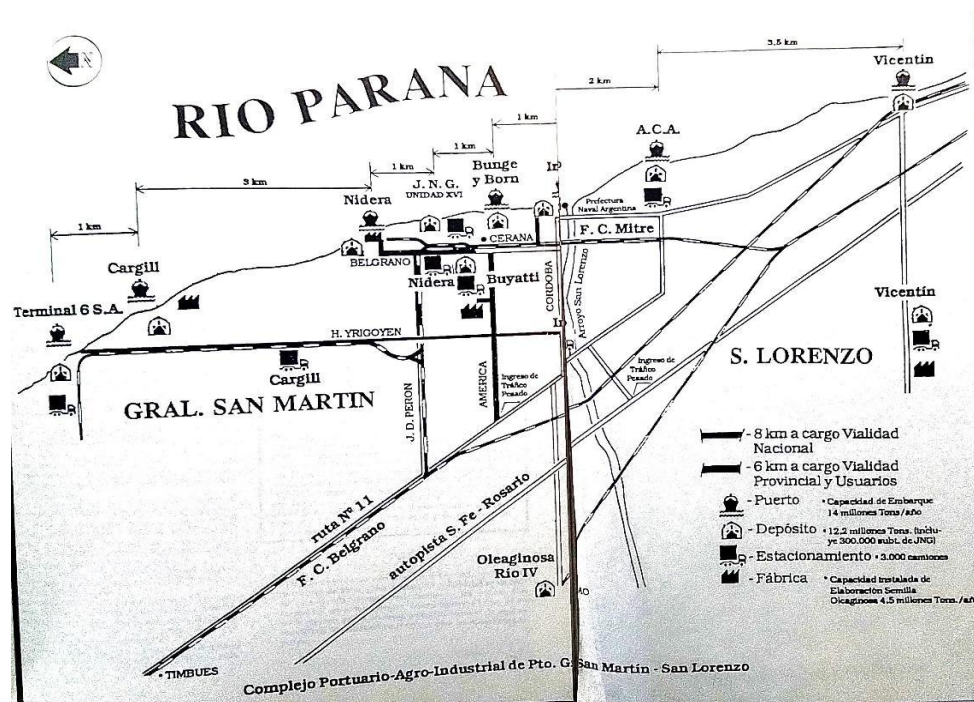


Figura 17. Complejo Portuario Agro Industrial PGSM-San Lorenzo

Fuente: Anuario Puertos Argentinos, AGP, 1990, p. 79

El entramado agroexportador se completaba -de norte a sur- con los puertos de Industrias Molturadoras (IMSA); FACA (Ex Unidad I de la JNG); las terminales que integraban el complejo portuario de la JNG en Rosario (Unidad II, III, IV, V-Zona Franca Paraguaya; y VI); y la terminal granelera San Genaro García Ltda. que operaba entre las Unidades II y III de la JNG. Por último, aguas abajo, se ubicaba la terminal portuaria Punta Alvear, de Productos Sudamericanos y Emiliana Exportación. A continuación, sobre el final de la costa santafesina operaba el puerto de Villa Constitución. Finalmente, al ingresar a la provincia de Buenos Aires se encontraban un conjunto de puertos estatales en las localidades de San Nicolás, Ramallo, San Pedro, Zárate y Campana (AGP, 1990).

Para inicios de 1990, la demanda de nuevas infraestructuras de almacenaje, transporte y embarque se combinó con un profundo cambio del patrón estatal. Scarpacci y Siqueira (2023) mencionan que allí se consolidó la tercera fase de desarrollo del puerto de Rosario. Se retornó a un proceso de «descentralización» con predominio del sector privado, pero, ahora, bajo un “modelo agroexportador de especialización productiva con dominancia financiera” (2023, p.7). Aquel proceso fue coronado con la sanción de la Ley de Actividades Portuarias en 1992.

La sanción de la llamada «Ley de Puertos» redefinió sustancialmente las condiciones políticas para el avance de la actividad portuaria privada y terminó de otorgar la seguridad legal para las inversiones del sector. Los cambios limitaron el rol del Estado Nacional, reduciéndose a la habilitación de puertos y la preservación de la seguridad y el ambiente. (Raposo et al., 2015).

Las transformaciones tuvieron un carácter estructural, ya que implicaron:

- La sustitución del principio de servicio público y la descentralización de la administración del sistema portuario nacional.
- La transferencia de puertos de dominio público nacional a la órbita provincial.
- El traspaso de la administración de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe a sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales (Ley 2.4093/1992, art.12).
- La habilitación a particulares para construir, administrar y operar puertos de uso público o de uso privado, con destino comercial, industrial o recreativo, en terrenos fiscales o de su propiedad (Ley 24093/1992, art. 17).
- La conversión de la Administración General de Puertos en “AGP Sociedad del Estado”.

La nueva legislación introdujo innovaciones de significación, pero fundamentalmente, legitimó un proceso de desnacionalización de la propiedad y control de los puertos públicos que, en el Gran Rosario, ya se había comenzado a materializarse. Compartiendo lo propuesto por M. Scarpacci (2022), “La Ley autoriza la construcción de terminales portuarias privadas, habilitando conjuntamente como puerto a terminales privadas ya existentes, que funcionaban irregularmente desde lo legal” (p. 271).

Como complemento, abrió paso a un mecanismo de provincialización, que luego derivó en la privatización y extranjerización del sistema portuario. En el caso del puerto de Rosario, de acuerdo con M. Scarpacci (2021) las nuevas “desregulaciones” explicaron la reconversión del puerto en un sistema portuario metropolitano dominado por el sector privado nacional con dominio transnacional. En definitiva, la ley significó un parteaguas al reestructurar el rol del Estado como facilitador de la empresa privatizadora, generando “ambientes apropiados” para que el sector privado realice una fértil y segura acumulación de capital” (Scarpacci y Siqueira, 2023, p.8-9).

La caracterización realizada por Juan Carlos Venesia contribuye a clarificar este aspecto:

[...] ahí lo que vos tenés es la acción de lo que son las grandes estrellas exportadoras mundiales y *holding* que se armaba, que fueron desarrollándose al impulso de este fenómeno de economía a escala. Vicentín, el Grupo AGD, son los dos grandes grupos nacionales que también encontraban con la Ley de Puertos, o con instalaciones previas que habían desarrollado bajo la época de la dictadura, una normativa específica. Siempre me gusta decir que la ley de puertos era una ley de uso de suelo, porque permitía determinar las características de los mismos. (J.C. Venesia, comunicación personal, 8 diciembre, 2023)

Como parte del proceso desarrollado durante la década de 1990, se construyeron los puertos de Arauco (1990) y La Alumbra (1997) en PGSM, vinculados al extractivismo forestal y minero, respectivamente. El complejo agroindustrial y portuario se extendió al sur del corredor con la construcción de la planta de Dreyfus (1992), en la localidad de General Lagos. En 1993, la empresa Servicios Portuarios S.A. comenzó a operar la ex Unidad III de la JNG en el puerto de Rosario y hacia fines de 1994 se conformó el Ente Administrador del Puerto de Rosario (EN.A.PRO)¹⁰⁸. “Este nuevo Ente se planteó modificar el típico perfil agroexportador del puerto de Rosario y darle un nuevo perfil de terminal multipropósito para toda la región” (Venesia, 2001, p. 345). Para 1996, se implementó un Plan Maestro para el reordenamiento del área portuaria, con el fin de avanzar en la concesión privada de las unidades. Por último, hacia el norte del corredor, en PGSM, se incorporó el muelle Pampa a la terminal de Bunge y se inauguró el muelle de fertilizantes de la terminal Quebracho.

Al consultarle sobre las transformaciones generadas en el área portuaria durante los años noventa, Cristian Cardozo, desde su experiencia como obrero marítimo, reflexiona:

A nosotros nos llamaban el Cordón Industrial y ahora nos llaman Complejo Oleaginoso Agro Exportador [...] Yo entré en el 97 a trabajar. Y desde el 97 se sumaron 15 muelles más. No es casualidad que todo se vaya al complejo Timbúes-San Lorenzo. Ese complejo se convirtió prácticamente en el sostén del país, con

¹⁰⁸ En la primera licitación (1998) fue adjudicada la concesión al grupo ICTSI (International Container Terminal Services), quién rápidamente, en el año 2000, fue suplantado en sus funciones por la firma Terminal Puerto Rosario SA. (Venesia, 2001; Raposo et al., 2015). En mayo de 2010 el directorio del ENAPRO aprobó la adquisición por parte de la firma AOTSA del 51% del capital accionario de TPR y se amplió al 70% en 2013 con la incorporación del grupo Vicentín SA. (Raposo et al., 2015).

los agro dólares que salen de ahí. El 72% de la exportación sale del complejo, en dólares. Estamos hablando de la capital nacional del biodiesel también. (C. Cardozo, comunicación personal, 23 de mayo, 2022)

De acuerdo a lo señalado por C. Galimberti (2014), en el contexto de una economía globalizada, el reordenamiento, la planificación y desarrollo de infraestructuras en el AMR, buscó responder a las premisas del mercado. Con el Plan Estratégico Rosario (1998) la ciudad se insertó en un nuevo orden económico internacional a través del MERCOSUR, ofreciéndose como «Puerto y Puerta» del sur. En ese sentido, se aprovechó “[...] su potencialidad geográfica como nudo intercambiador de transporte vinculando su red vial y ferroviaria, la presencia del río y el puerto” (Plan Estratégico Rosario, 1998 en Galimberti, 2014, p. 53). Durante este período “los cambios en la configuración de los territorios fueron significativos, tanto en las actividades, en su escala, en las infraestructuras y su gestión, en el destino de la producción, en la incorporación de tecnologías” (Schweitzer, 2016, p.51). Sin embargo, recién con la apertura al nuevo milenio se asistió a un plan de ordenamiento del territorio para la región de la mano de la cartera de proyectos de la IIRSA.

Hacia la década del 2000, en el marco de lo que ya hemos caracterizado como el auge del Consenso de los Commodities (Svampa, 2019), el crecimiento de la demanda de soja y subproductos se expresó en una nueva fase de expansión de la producción aceitera argentina (2002-2007) (Lamela, 2013). Este proceso se potenció a partir de la conjunción de factores tecnológicos en la agricultura industrial, junto a los cambios macroeconómicos producidos a partir del aumento internacional de los precios de los commodities y la creciente demanda por parte de los mercados asiáticos¹⁰⁹. En efecto:

[...] entre 2002 y 2007 la producción aceitera total se expande [...] pasando de poco más de 5 millones de toneladas anuales a más de 8 millones de toneladas en 2007. [...] La expansión del aceite de soja [...] pasa de 4 millones de toneladas en 2002 a 7 millones en 2007 [...]. (Lamela, 2013, p. 9)

¹⁰⁹ Este cambio de época no solo se expresó en el complejo sojero, sino también en otras cadenas de exportación de commodities como el caso de la extracción de mineral de hierro. En esa dirección, Oscar Gonzales, destacaba este proceso en relación a la expansión del proyecto hidroviario: “[...] el auge empezó después del 2000, cuando empezó China a comprar el mineral. Cuando China dejó un poco Australia, cuando descubrieron que el mineral brasileiro era rico en mineral, ahí empezaron a comprar. Y ahí fue que venían barcos y más barcos. [...] fue aumentando el grano y fue aumentando también el mineral [...]” (O. González, comunicación personal, 18 de julio, 2022).

Este crecimiento se correspondió con un fuerte incremento en el grado de industrialización de los principales complejos agroindustriales exportadores. El caso de la soja fue el más relevante, si consideramos que, a partir de 1999, la participación de la soja en la exportación de granos sin procesar cayó estrepitosamente del 100 al 20%, manteniéndose a partir del 2000 (hasta la actualidad) por debajo del 30% (Ferrari, Terré y Bergero, 2022) (Figura 18).

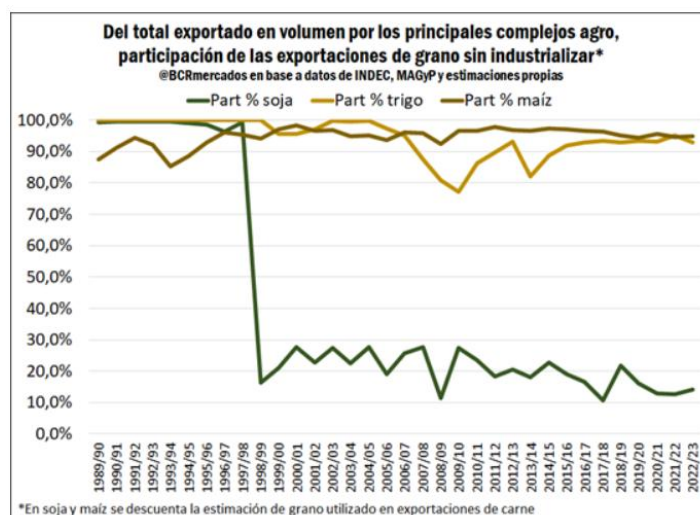


Figura 18. Participación de las exportaciones de grano sin industrializar
Fuente: Ferrari, Terré y Bergero, 2022

Esta dinámica fue correlativa con una tendencia a la concentración y extranjerización del sector. Si tenemos en cuenta el período 2001- 2011, solo cinco plantas -Cargill, Dreyfus, Molinos Río de la Plata, Oleaginosa San Lorenzo y Terminal 6- de la provincia de Santa Fe explicaban “el 98% (61.700 t.) de la totalidad del incremento de la capacidad teórica diaria de las principales empresas (62.850 t.)” (Lamela, 2013, p. 15). Ello nos permite visualizar la relevancia adquirida por el territorio santafesino como sitio estratégico para el desarrollo del sector aceitero. En 2006 sobre 47 plantas aceiteras operativas del país, Santa Fe tenía 20, lo cual significaba el 79,5% de la capacidad de molienda del país (Schweitzer, 2016).

El desarrollo de la infraestructura portuaria se ejecutó a la par de la expansión del mercado internacional de commodities. Durante esa etapa, en el AMR se amplió el polo portuario oleaginoso hasta la comuna de Timbúes y hacia el sur de la ciudad de Rosario. En consecuencia, en el principal enclave portuario de la HPP se habilitaron, a partir del año 2000, doce nuevas terminales privadas vinculadas a los complejos de exportación del sector agroindustrial y energético.

La extensión del sistema portuario a la localidad de Timbúes merece especial atención, ya que se trataba de un municipio con una gran extensión de tierra rural dónde se instalaron, durante los últimos 25 años, numerosas infraestructuras industriales y portuarias. Entre ellas, dos plantas de generación de energía termoeléctrica y cinco plantas-puerto de producción y exportación de oleaginosas. Las últimas obras corresponden a las terminales de ACA y AGD, inauguradas en el año 2020. Actualmente, gracias a la presencia de Renova, Timbúes contiene la capacidad de *crushing* (procesamiento de soja) más importante del AMR¹¹⁰.

A partir de la historización realizada, surgieron nuevas preguntas de investigación: ¿la expansión de las terminales siguió una lógica planificada? ¿Se tuvieron en cuenta parámetros de ordenamiento territorial? ¿Qué razones llevaron a la construcción de puertos en algunas ciudades y no en otras? ¿A qué respondió el “corrimiento” hacia el corredor sur?

Al abordar los interrogantes durante el trabajo de campo, diferentes actores del sector agroexportador afirmaron el carácter «aleatorio» del proceso de espacialización del complejo portuario oleaginoso. Se enfatizaron las potencialidades geográficas de la región y la existencia de estudios de factibilidad para la instalación de puertos de aguas profundas. En efecto, se hizo referencia a una lógica de desenvolvimiento sobre el territorio costero fluvial en “búsqueda de lugares hacia dónde expandirse”, de “terrenos, accesibilidad náutica y terrestre”, de “ventajas comparativas” para el comercio internacional (A. Sesé comunicación personal, 17 de noviembre, 2023).

A fin de dar cuenta del rápido crecimiento del complejo oleaginoso, Alfredo Sesé, secretario técnico de la Comisión de Transporte e Infraestructura de la BCR, considera que primó el carácter competitivo del sector:

Las grandes empresas, al contrario de lo que uno piensa, acuerdan, pero compiten entre sí. Se matan por un camión de soja. Me parece que el desarrollo portuario

¹¹⁰ Renova es la planta con mayor capacidad técnica instalada para el procesamiento de oleaginosas (soja). En 2021 contaba con una capacidad diaria de procesamiento de oleaginosas cercana a las 33 mil toneladas diarias, siendo la más importante del país. Le sigue las plantas de Terminal 6 S.A y Molinos Agro S.A, con una capacidad de *crushing* de 20.000 toneladas de oleaginosas al día. Por detrás, se ubica el complejo de Cargill en Villa Gobernador Gálvez con 13.000 toneladas y el de LDC en General Lagos, pudiendo procesar 12.000 toneladas (Calzada y Treboux, 2021).

tiene que ver con una acción y reacción [...] reacción estratégica. Sería un caso típico de oligopolio. (A. Sesé comunicación personal, 17 de noviembre, 2023)

Como resultado de este proceso la capacidad teórica y el volumen de molienda de soja creció significativamente entre 1980 y 2020 (Figura 19).

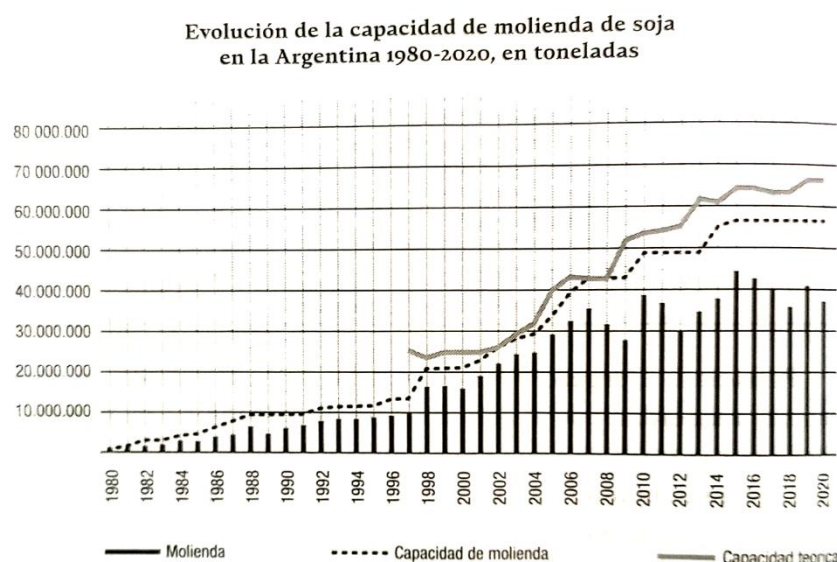


Figura 19. *Evolución de la capacidad de molienda de soja en Argentina (1980-2020)*

Fuente: De Marco, 2022, p. 582

El proceso histórico de conformación y espacialización del complejo portuario oleaginoso en el AMR es un claro exponente de cómo el desarrollo de las relaciones globales de producción determina nuevas modalidades de producción del territorio a escala nacional y local. En busca de poder dar cuenta de la singularidad del proceso estudiado, inferimos que el despliegue de puertos y agroindustrias -entre otras infraestructuras extractivistas- no siguió una lógica planificada de ocupación del espacio. Por el contrario, creemos que pudo ser impulsado por una lógica de competencia intrínseca al capital que buscó responder a una demanda común: la expansión de la infraestructura de producción y transporte, a fin de potenciar las ganancias del complejo agroexportador y su competitividad en el mercado internacional frente a otras potencias agroexportadoras como Brasil y EEUU.

Empero, cabe considerar el rol ejercido por el Estado como garante del proceso de consolidación del complejo portuario agroexportador en el AMR, fundamentalmente, a partir de la década de 1990. En lo que respecta al Estado Nacional, fue clave el silencio institucional ante el desenvolvimiento de los emprendimientos privados, cuando aún la

legislación portuaria nacional no otorgaba los marcos regulatorios para su habilitación. Asimismo, fue garante de la legitimación de ese proceso mediante la sanción de la “Ley de Puertos” en 1992 y la habilitación de nuevos puertos a partir de ese período.

Como complemento, los estados provinciales coparticiparon de ese proceso tras la descentralización del sistema portuario nacional, tomando la responsabilidad de regular el funcionamiento de los Entes de Administración Pública (no estatales), como ocurrió en el caso del Puerto de Rosario. Por otra parte, las provincias fueron responsables -por acción u omisión- de la gestión “ambiental” de los nuevos emprendimientos. En esa órbita se gestionaron -y aprobaron- los Informes de Evaluación Ambiental de las plantas industriales y puertos instalados en cada jurisdicción provincial. Como corolario, se otorgaron beneficios impositivos y fiscales a las empresas transnacionales, como la exención del pago de Ingresos Brutos y otras cargas impositivas al valor agregado.

Por último, el rol de los municipios y comunas fue central en la espacialización de las infraestructuras extractivistas, dada su potestad para regular el uso del suelo en cada localidad. En ese sentido, en las ciudades costeras se promovieron procesos legislativos para la modificación de ordenanzas y códigos urbanos municipales que beneficiaron la instalación de puertos e industrias en las márgenes costeras. En el caso de las comunas, esas transformaciones en el uso del espacio se habilitaron por definiciones del propio ejecutivo. Ampliaremos este aspecto en el próximo apartado y profundizaremos su análisis en detalle en el quinto capítulo de esta tesis.

Como resultado de ese proceso histórico-político, el entramado portuario se espacializó sobre las márgenes del río Paraná y fue consolidando un proceso de territorialización del nuevo régimen de acumulación, con asiento en la producción de oleaginosas.

Finalmente, la transformación del sistema portuario no fue sólo de carácter cuantitativo, sino también cualitativo. Progresivamente “los puertos (lo global en lo local) se fueron complejizando funcionalmente y en sus necesidades de expansión fueron disputando cada vez más espacios (como el de la circulación), generando fricciones entre actividades y actores sociales con intereses divergentes” (Schweitzer, 2017, p. 122). En efecto, la expansión del complejo oleaginoso aceleró un proceso de transformación socioterritorial que había iniciado con el emplazamiento de las infraestructuras industriales y portuarias décadas atrás. Además, tras el crecimiento poblacional de las ciudades costeras, las

industrias, puertos y sitios de almacenamiento de productos agrícolas fueron quedando entrelazados con el tejido residencial. Esta situación generó condiciones para la emergencia de conflictos socioterritoriales y ambientales tanto en áreas rurales como urbanas y periurbanas.

Conflictos socioterritoriales en el espacio costero fluvial

A partir de la sistematización de antecedentes y de la construcción de nuevos datos durante la presente investigación, identificamos cuatro aspectos que resultan relevantes para comprender la conflictividad socioterritorial emergente en el espacio costero-fluvial: cambios en el uso del suelo y desplazamiento de actividades productivas de pequeña y mediana escala; obstrucción del acceso público al frente ribereño; impactos directos de la actividad económica sobre la vida cotidiana de las poblaciones; contaminación ambiental y afecciones en la salud de la población local.

Respecto al primer punto, hallamos que, a lo largo de las últimas tres décadas, en diferente municipios y comunas se propiciaron cambios en las normativas relativas al uso del suelo. En las distintas experiencias se motivó la expansión de áreas industriales sobre el territorio costero fluvial en detrimento de otros usos de carácter rural, áreas de reserva ecológica y/o barrios residenciales. En el último caso, resulta paradigmática la rezonificación en las ciudades de PGSM¹¹¹, San Lorenzo y Villa Gobernador Gálvez. Esto dio como resultado la expansión del área industrial en las respectivas localidades y, como contraparte, la superposición y/o desplazamiento de distritos urbanos residenciales situados en el frente ribereño (Schweitzer, 2016; Mori, Reeves y Prol, 2018; Peppino, 2024; Peppino y Ocantos, 2024).

Como ejemplo del corrimiento de áreas rurales y/o de Reserva Ecológica, puede mencionarse lo ocurrido en las localidades de VGG, Alvear, General Lagos y Arroyo Seco; así como lo acontecido en Timbúes donde se instalaron numerosas agroindustrias sobre grandes extensiones de suelo rural. En dichas localidades se produjeron desplazamiento de barrios populares situados en las riberas, en segmentos territoriales que suele ser formalmente reconocidos como “áreas rurales”. Esta situación es frecuente en barrios costeros que son tradicionalmente habitados por familias de pescadores

¹¹¹ En el caso de PGSM, para que la radicación de las industrias en el frente costero fuera posible, el municipio modificó el uso del suelo a través de diversas ordenanzas y modificatorias hasta llegar a la Ordenanza 23/2006 (Mori, Reeves y Prol, 2018).

artesanales, para quienes resulta estratégico ese espacio en función del desarrollo de la actividad económica que realizan.

En consecuencia, se genera un doble desplazamiento, ya que se excluye el espacio de residencia junto al territorio utilizado para el ejercicio de la pesca artesanal. Puede observarse ese proceso en PGSM, VGG, Alvear y Arroyo Seco, entre otras. Por otra parte, grandes áreas rurales, situadas frente al río y utilizadas para el cultivo de verduras, frutas u hortalizas, son desplazadas producto de la instalación de puertos e industrias. Tal situación se evidencia en el caso de VGG y Timbúes (Figura 20), dónde el avance de un modelo de enclave-exportador condujo al decrecimiento del cultivo de pequeña y mediana escala, destinado mayormente a la comercialización en el mercado interno. En los capítulos siguientes ampliaremos este estudio para el caso de VGG.



Figura 20. Transformaciones en el frente costero, Timbúes 2003-2023
Elaboración propia en base a Google Earth, 28 de noviembre de 2024

En segundo lugar, el avance de las «infraestructuras invasoras» (Silveira, 2012) en el frente costero-fluvial fue cercenando el acceso público a costas y barrancas. Se reduce el balcón al río y se obstruyen las bajadas públicas de las ciudades costeras. Podemos

constatar este fenómeno en el caso de San Lorenzo y PGSM¹¹² (Schweitzer, 2016; Registro de campo, 2023), así como en el caso estudiado en VGG y Alvear.

En el año 2018, Taller Ecologista publicó los resultados obtenidos mediante un relevamiento realizado sobre los usos de costas y barrancas del río en el cordón norte del AMR. Allí se demostró que solo un cuarto de los usos del territorio evaluado es de dominio público y se identificaron solo cinco lugares como “balcón al río”¹¹³ (Figura 21).

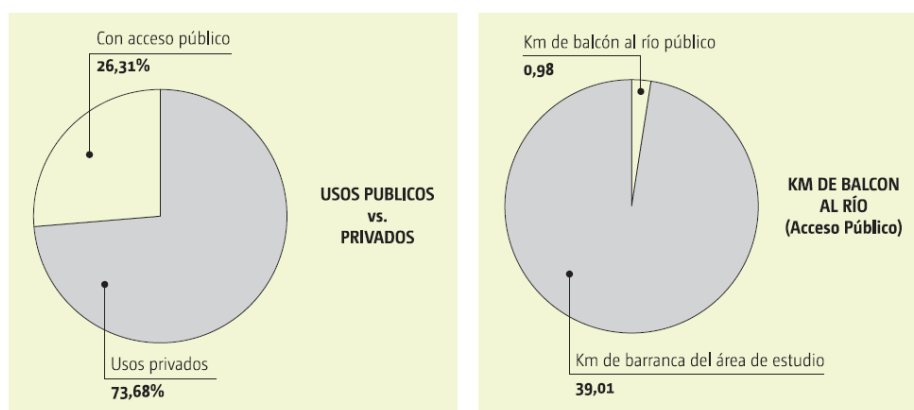


Figura 21. Acceso público al río Paraná (San Lorenzo-PGSM)

Fuente: Mori, Reeves y Prol, 2018, p. 16

El informe remarcó que entre todas las localidades “no se alcanzan a completar un kilómetro de espacio público a lo largo de los 40 km. de costa recorridos” (Mori, Reeves y Prol, 2018, p. 16). Como se analizará en el siguiente apartado, la situación se reitera en las ciudades de VGG y Alvear, dónde el acceso público al río se ha limitado drásticamente a partir del avance de las infraestructuras industriales y agro portuarias: frigoríficos, aceiteras, puertos, astilleros, areneras, entre otras. Este fenómeno no solo el uso recreativo de los ambientes ribereños como espacios de esparcimiento y turismo, sino también la utilización de dicho territorio como espacio de residencia permanente. En diversas ocasiones, la ocupación parcial o total, así como la ampliación de las infraestructuras

¹¹² “En Puerto General San Martín el acceso a la costa del río ha sido bloqueado casi en su totalidad por la expansión de las terminales portuarias [...] el único acceso que hay es a lo largo de 200 metros en las proximidades del Arroyo San Lorenzo [...] Asimismo, “la ocupación de la costa en San Lorenzo con instalaciones portuarias fue progresiva, y ha incluido la compra de calles públicas y parcelas de barrios enteros dentro de la trama urbana, situaciones irregulares denunciadas por actores de la sociedad civil. Una franja costera fue recuperada como paseo público, el paseo Libertad” (Schweitzer, 2016, p. 151).

¹¹³ De los sitios mencionado en el informe, “solo 2 son amplios parques con balcón al río, ambos sitios históricos: el Campo de la Gloria en San Lorenzo y Punta Quebracho en Puerto General San Martín. Este último presenta además una ubicación poco accesible para los pobladores y visitantes. Los 2 restantes son un parque en Granadero Baigorria, 3 cuadas de la Avenida Costanera en Capitán Bermúdez y el Mirador Quinta Zelaya en Fray Luis Beltrán” (Mori, Reeves y Prol, 2018, p. 29).

extractivistas sobre las costas, genera el desarraigo de los pobladores de sus espacios de vida y la pérdida del derecho de vivir frente al río¹¹⁴.

Si consideramos las múltiples escalas de abordaje de esta problemática, es preciso señalar que la situación identificada a lo largo del corredor metropolitano resulta de un proceso de transformación del uso de la costa de escala regional. La disminución del uso público del frente costero fluvial constituye la contracara de un proceso de descentralización y deslocalización de la logística portuaria desde la ciudad de Rosario hacia la costa norte y sur del Área Metropolitana. “Mientras Rosario gana su prestigioso balcón hacia el río, las demás localidades metropolitanas lo pierden (Scarpacci, 2022, p. 155).

En tercer lugar, otro grupo de factores derivados de la actividad económica hegemónica inciden en la vida de las poblaciones de las ciudades costeras. Por un lado, el emplazamiento de emprendimientos industriales conlleva crecimiento poblacional, producto de la atracción de fuentes de trabajo, directa o indirectamente asociadas a la industria¹¹⁵, lo que genera importantes procesos de expansión urbana, en muchos casos, sin mediar un ordenamiento previo. Además, la logística multimodal de exportación produce una drástica obstrucción de la circulación vehicular, como consecuencia de la movilidad diaria de trabajadores que viven en otras localidades y -fundamentalmente- de la afluencia de camiones hacia los puertos (Galimberti, 2014; Rausch, 2023). La vida cotidiana de las poblaciones se encuentra fuertemente marcada por los procesos mencionados, más aún en épocas de cosecha. Esta dinámica resulta muy problemática, principalmente en las localidades del corredor norte del AMR donde se aglomeran el 70% de las infraestructuras portuarias.

Consideramos que los procesos de transformación socio territorial mencionados no han sido abordados desde una perspectiva integral de gestión entre producción, ambiente y sociedad, ni por parte del Estado, ni del sector privado. Esto ha ocasionado diversos problemas de contaminación, desequilibrio ecológico, degradación y desigualdad

¹¹⁴ Puede citarse el caso del barrio Bella Vista, uno de los más antiguos de la ciudad de Puerto San Martín, que se encuentra en vías de desaparecer luego de la radicación de Nidera (hoy COFCO); o la desaparición del barrio Cerana por el avance de Toepfer, entre otros. (Mori, Reeves y Prol, 2018; Schweitzer, 2016). Asimismo, en la ciudad de San Lorenzo, la ampliación de Molinos Agro S.A implicó el desplazamiento de numerosas familias del barrio 2 de abril (Peppino y Ocantos, 2024).

¹¹⁵ De acuerdo al análisis realizado por M. Schweitzer (2016) “[...] entre 1991 y 2010 se destaca el gran crecimiento relativo de población que tuvo la comuna de Timbúes, que lo hizo en 58,5%, y el del Puerto General San Martín, que creció en 42,9%, en el contexto de un crecimiento provincial de 14,2% y de 21,1% departamental. El municipio de San Lorenzo tuvo un crecimiento relativo sensiblemente menor” (p. 172).

ambiental. En esa dirección, se observan significativas transformaciones sobre el río Paraná, sus costas y barrancas como consecuencia del avance de emprendimientos industriales que requieren del uso permanente del recurso hídrico. Esta situación ha sido ampliamente abordada y denunciada públicamente por organizaciones ambientalistas y políticas¹¹⁶. Entre los relevamientos realizados, se identificó que “el 70% de los ambientes de barranca han sido modificados en algún grado y sentido” (Mori, Reeves y Prol, 2018, p. 17) y son recurrentes las problemáticas vinculadas a la toma de agua para actividades industriales y la descarga de desechos industriales al río Paraná y arroyos adyacentes (Figura 22).



Figura 22. *Desechos industriales al río Paraná*

En cuando a este último aspecto, es preciso mencionar el relevamiento realizado por el Instituto Soberanía de la ciudad de Rosario, a partir del cual se identificaron un aproximado de 100 desagües al río Paraná, a lo largo de cerca de 100 kilómetros de costa desde la localidad de Timbúes a Villa Constitución. Entre ellos fueron reconocidas 75 vertientes industriales y cerca de 25 cloacales. En algunos casos se trata de obras regulares y en otros de dispositivos (caños, entubaciones de cemento, cascadas) que vierten directamente desechos desde la barranca. A partir de los resultados preliminares de las muestras de agua analizadas se estimó que “la mayoría de los efluentes industriales sobrepasan los parámetros “normales aproximados” de contaminantes que se pueden encontrar en el Paraná, con presencia de Coliformes” (Instituto Soberanía, 2021, p. 8). Cabe considerar que la actividad bacteriana generada por el aumento de los desechos reduce los niveles de oxígeno en agua, generando dificultades en la reproducción de la

¹¹⁶ Pueden verse los informes realizados por Taller Ecologista (Mori, Reeves y Prol, 2018); Humedales sin Frontera (2023), y el Instituto Soberanía (2024), entre otros.

fauna ictícola e incluso propiciando el crecimiento de otros organismos. Esta situación se ve agravada en el contexto de bajante del río Paraná, ya que al reducirse el caudal del río disminuye su propia capacidad de autodepuración (Instituto Soberanía, 2021).

Por último, los enclaves portuarios y agroindustriales insertos en la trama urbana producen significativos niveles de polución que afectan tanto a la flora y fauna, como la salud de la población local. En lo que respecta a la industria oleaginosa, ilustra notoriamente esta situación la experiencia de la planta de Bunge en PGSM; Molinos Agro en San Lorenzo y Fray Luis Beltrán; y la aquí analizada, vinculada a la empresa Cargill en VGG y Alvear, entre otras. Este aspecto será profundizado en el análisis de los capítulos VI y VII.

Como síntesis de lo presentado hasta aquí, creemos que la lógica de espacialización del complejo portuario oleaginoso a lo largo de la territorialidad costero-fluvial del AMR combinó -y combina- procesos de territorialización heterogéneos, que varían de acuerdo a múltiples dimensiones, como: las características geográficas del área de ocupación; los procesos jurídico-políticos que habilitan su instalación; las características de la infraestructura a desarrollar; la existencia o no de infraestructuras previas en el lugar; la preexistencia de poblaciones en el área (o distritos aledaños) y su condición socioeconómica; las políticas ambientales del grupo inversor, entre otras. En consecuencia, las transformaciones y conflictos socioterritoriales que se generan, se vinculan a las características singulares en cada espacio. Comprender esta heterogeneidad resulta fundamental para aproximarnos a la complejidad constitutiva de los procesos de espacialización de la infraestructura extractivista en el AMR. A continuación, se analizarán algunos aspectos del proceso histórico que dio lugar al desarrollo del complejo oleaginoso al sur de la ciudad de Rosario a fin de aproximarnos a las múltiples dimensiones que nutren la emergencia de un conflicto socioterritorial y ambiental en el frente costero fluvial correspondiente a dicha región.

Sur, paredón y después...

El corredor sur incluye las localidades situadas al sur de la ciudad de Rosario, sobre la Ruta Nacional 21. Se integran – de norte a sur- allí Villa Gobernador Gálvez, Alvear, Pueblo Esther, General Lagos, Figheira, Pavón y Arroyo Seco. Bañan la región los arroyos Saladillo, Frías, Seco, Pavón y el arroyo del Medio, camino a su desembocadura en el río Paraná.

A fines del siglo XIX el camino que comunicaba la ciudad de Rosario con Buenos Aires, empezaba a poblarse con la llegada del tendido férreo (Línea Campana- Rosario) y el auge del puerto de Villa Constitución. En 1885 se inauguraron las estaciones de Alvear, General Lagos, Arroyo Seco, Figueira y Pavón. “En cada cuadro de estación se plantan montes de eucaliptus” (Consejo Federal de Inversiones, 2007, p. 34). Junto a los caseríos de la población local, se construyeron en la región grandes casonas de familias adineradas de Rosario y Buenos Aires¹¹⁷. Ese paisaje se entrelazaba con la presencia de pescadores y pescadoras, que hacían de esas costas su ambiente cotidiano.

En 1922, con la afluencia de la exportación de capital norteamericano hacia Argentina, se produjo la llegada del Frigorífico Swift¹¹⁸, a la ribera del Paraná y la desembocadura del Arroyo Saladillo, en VGG. Esto constituyó un acontecimiento disruptivo en la geografía y la economía local, que marcó el inicio de una larga historia de desarrollo de infraestructuras industriales y portuarias sobre el frente costero. Un año después se radicó en Villa Diego (hoy VGG) un establecimiento para la elaboración de productos cárnicos y chacinados, que más tarde dio origen al Frigorífico Paladini.

Hacia la segunda mitad del siglo XX, la instalación de Establecimientos Fabriles Guereño S.A (actualmente Unilever)¹¹⁹ y las sucesivas ampliaciones de los frigoríficos Swift y Paladini¹²⁰ en VGG fueron fragmentando el espacio costero. También formaban parte del amplio corredor sur las empresas dedicadas a la extracción y comercialización de arena. Recién en 1983 la firma Productos Sudamericanos construyó el puerto granelero Punta Alvear.

¹¹⁷ Ejemplo de ello es la presencia de una importante propiedad perteneciente a la familia Alvear, que da su nombre a la localidad. Hoy la misma se encuentra dentro del predio adquirido por Cargill.

¹¹⁸ El primer embarque internacional realizado en VGG, ocurrió en diciembre del año 1924 con destino al puerto de Bremerhaven en el Imperio Alemán (Declaración N° 734/2024 CD VGG).

¹¹⁹ A inicios de la década de 1990 Unilever compró la planta a Establecimientos Fabriles Guereño S.A. Actualmente cuenta con una planta de unos mil metros cuadrados en la cual produce toda su línea de productos.

¹²⁰ A lo largo de su crecimiento la empresa sufre sucesivas ampliaciones, extendiéndose sobre el área costera. Además, integra a otros frigoríficos de menor escala, como El Litoral y Villa Diego. En 1985, tras la compra del Frigorífico Villa Diego, comienzan importantes reformas de sus instalaciones para transformarla en una planta de faena para exportación, consumo interno y fundamentalmente para chacinería, el negocio principal de la empresa. A fines de esta década de 1980 se concreta la planta de tratamiento de efluentes y sus lagunas naturales. Este proyecto absorbe una de las lagunas naturales que existía en la región. La inversión posicionó a Paladini como una de las primeras empresas en el país comprometida con el cuidado y la preservación del Medio Ambiente. Además, Paladini avanza con la fusión y adquisición del Frigorífico Embutidos La Arroyense, ampliando su negocio en el mercado nacional.

Según señalan moradores de VGG, Alvear y Pueblo Esther en las entrevistas realizadas, si bien estos emprendimientos generaban transformaciones en el ambiente, no inhibían completamente el desarrollo de otras actividades productivas. Incluso, en algunos casos, las existían vínculos de reciprocidad con las familias que residían en los barrios aledaños al área industrial¹²¹. Esto nos lleva a preguntarnos ¿La instalación de este tipo de industrias generaba perjuicios para la población local? ¿qué vínculos se establecían entre las empresas y las poblaciones costeras? ¿Existía una relación de reciprocidad? ¿En qué medida se modifica este tipo de vínculos con el avance de las infraestructuras extractivistas a partir de los años noventa? Si bien estos interrogantes exceden las posibilidades de este trabajo, inferimos que la espacialización de las infraestructuras del complejo agroexportador durante el siglo XXI, impone procesos de territorialización que tienden a fragmentar el entramado social preexistente.

Hasta el inicio de la última década del siglo XX, por fuera de las infraestructuras mencionadas hasta aquí, no había otros emplazamientos industriales de gran magnitud entre Rosario y Arroyo Seco. Miriam, pescadora del barrio La Ribera de VGG¹²², asegura: “Antes esto no existía. Era camalote y agua. Era todo laguna, no veías más que eso”.

En el mismo sentido, José¹²³ describe:

La costa no tenía nada. Tenía muy pocos ranchitos de pescadores [...] después venía la playada, hacía una cuadra más hasta la boca de la laguna. Seguía, venía todo lo que es la costa de La Vigil¹²⁴. Eso era todo salvaje y había unos montecitos bajos. Íbamos a cazar cuises ahí, pájaros. Después seguíamos, ya estaba Guereño¹²⁵, era la única. Hacía una panza así dónde estaba la Cueva del Tigre y seguíamos por toda la costa, íbamos comiendo tunas, todo por la costa y

¹²¹ En las entrevistas realizadas, las pescadoras del barrio “La Ribera” recuerdan que “antes las dejaban pescar en las costas y lagunas” integradas al predio de la planta frigorífica del Swift. En el caso de Establecimiento Guereño, los vecinos afirman que “nunca tuvieron problema” y destacan el buen vínculo con la empresa, ya que ésta les permitía resolver necesidades cotidianas como “llamar un remis” o “acercar a alguien hasta la ruta”. También podemos señalar la importancia del puerto de Punta Alvear, que posibilitó el acceso a la electricidad a los primeros pobladores del barrio Bajada Barbi, en la localidad de Pueblo Esther (Registro de campo, 2023, 2024).

¹²² Miriam Osuna es pescadora e hija de una familia de pescadores/as. Tiene 38 años. Vive en el barrio La Ribera, un barrio popular que se extiende sobre la costa de VGG, entre los frigoríficos Swift y Paladini. Allí pesca desde hace más de 20 años.

¹²³ José Luis Riveras. Poeta y músico villagalvense. Durante su infancia recorría las costas del corredor junto a su abuelo, un pescador de la zona.

¹²⁴ Refiere al sitio donde funcionó hasta 1976 el “Centro recreativo, cultural, social y deportivo C.C Vigil”.

¹²⁵ Hace referencia a la industria química “Establecimientos Fabriles Guereño S.A”. Hoy ocupa aquellas instalaciones la multinacional Unilever.

llegábamos a Alvear. Y bueno, llegamos al camino de Cargill, que le dicen ahora, [...] enfrente había un monte de espinillos. Mi abuelo decía “el monte de las chivas”. Eso no existe más. Y seguíamos por toda la costa porque después venía la otra laguna [...] hacíamos una curva y bajábamos donde empezaba el monte Alvear¹²⁶. Ahí abajo había un barrio de pescadores donde muere el Arroyo Frías [...] había todos eucaliptus gigantes que te llevaba al montecito. Era un paraíso. Era todo virgen, absolutamente. Era otro paisaje. ¡Maravilloso! (José, comunicación personal, 9 de octubre, 2023)

Las memorias construidas por parte de quienes transitan hace décadas el Paraná y sus costas transmiten la fotografía de un paisaje ribereño que se extendía - ininterrumpidamente- desde VGG a Arroyo Seco. Ese largo corredor estaba conformado por importantes montes nativos, lagunas naturales y una gran diversidad de especies vegetales y animales propias del ecosistema de humedal. Las memorias mantienen vigente la historia de un río vívido y al alcance de la gente; vivencias de ciudades y pueblos ribereños para cuyos habitantes el río era fuente de trabajo y sitio de esparcimiento. También sobrevivían sobre la costa algunas playas naturales que era aprovechadas por la población como zona de balneario (Figura 23).



Figura 23. *Playa en la costa de Villa Diego, hoy VGG (1970)*

Fuente: archivo personal José Luis Riveras (cortesía de la familia Bordón)

¹²⁶ Refiere al bosque nativo conocido como “Monte Astengo”, situado en las ciudades de Alvear y Pueblo Esther.

La triangulación de estos relatos con otras fuentes documentales nos permite dar cuenta de un proceso de transformación del territorio costero que se fue hilvanando, durante los siglos XX y XXI, a través de los diferentes períodos de desenvolvimiento del capitalismo en la región.

En lo que respecta al sector oleaginoso, su arribo al corredor sur no se produjo hasta los primeros años de la década de 1990, con la instalación de la planta de procesamiento y la terminal portuaria de LDC en la localidad de General Lagos¹²⁷. Más adelante, con el inicio del nuevo milenio arribaron a la región mayores inversiones. En el año 2000 el complejo agroexportador se extendió a la ciudad de Arroyo Seco, con la construcción de la terminal portuaria de la empresa Toepfer¹²⁸. A partir de 2003, Cargill inició las gestiones para la construcción de la nueva planta y la terminal portuaria en VGG.

A los gigantes del complejo agroexportador se sumaron inversiones en otras ramas de la industria y el sector energético. En 2004, a pocos kilómetros del puerto en Arroyo Seco se puso en funcionamiento el muelle de la empresa de Shell, firma líder en el comercio de combustibles a nivel mundial¹²⁹. Al año siguiente, la provincia de Santa Fe habilitó la construcción de una maltería en la localidad de Alvear, propiedad de la firma Cargill Malta, en terrenos aledaños al puerto. Por otra parte, Cargill adquirió la propiedad y amplió las instalaciones de la terminal Punta Alvear. Con este último hecho se avanzó en la ocupación del escaso frente ribereño de la ciudad de Alvear, con la consecuente desaparición del Parque de la Residencia Alvear¹³⁰ (que aún existía en 2007) y la ocupación de un sector del Aeroclub, mediante la instalación de una playa de camiones y enlaces viales con la planta ubicada en VGG (ECOM, 2024).

¹²⁷ La planta de Dreyfus sufrió sucesivas ampliaciones. La empresa, que ya había aumentado la capacidad de la línea en 1996, sumó en los años posteriores una nueva planta dentro del complejo. Tras el *boom* de inversiones en el sector, en 2008, luego de la sanción de Ley de biocombustibles (Ley 26.093/2006), construyeron la primera planta con capacidad de 900 toneladas diarias. En 2012, levantaron una segunda unidad de similar magnitud (La Capital, 2017). Hasta la construcción de Renova en Timbúes la planta de Dreyfus fue la unidad con mayor capacidad de procesamiento de soja del mundo.

¹²⁸ Desde 2014 propiedad de Archer Daniels Midland Agro.

¹²⁹ En 2017, bajo la presidencia de Mauricio Macri se amplió su uso como “particular, de uso privado y destino industrial” y se permitió el “manipuleo de hidrocarburos líquidos y productos afines”. Además, se autorizó la extensión del proyecto, cuadruplicando el área de ocupación, de 1km a 4km. (Impulso, 2004)

¹³⁰ Al interior del predio perteneciente a Cargill se encuentra la antigua residencia de Diego de Alvear, luego adquirida y reformada por la familia Astengo en la década de 1930.

Siguiendo esta tendencia, el 15 de septiembre de 2009 se inauguró el Astillero Ultrapetrol, propiedad del Grupo Méndez Ross¹³¹. Para entonces la empresa ya contaba con un sitio destinado a la reparación de barcasas en Pueblo Esther (UABL Pueblo Esther). El nuevo proyecto se enmarcó en un plan global de modernización de la flota de transporte que navegaba sobre la HPP y en un contexto nacional de incipiente recuperación de la industria naval. Sin embargo, su construcción provocó enormes transformaciones, poniendo de manifiesto las contradicciones latentes entre producción, ambiente y soberanía¹³². Por fuera de esta última obra, no se han identificado nuevas infraestructuras en el corredor sur, más allá de algunas ampliaciones en las infraestructuras existentes.

En 2022 fue anunciado un proyecto de gran escala para la región (Argenports, 2022), que contemplaba la construcción de un megapuerto en Punta Alvear. El proyecto integraba la participación de Cargill, el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Transporte de la Nación, YPF Agro y las FFAA (Argenports, 2022; Narciso, 2023). Tras los virajes en las políticas de infraestructura luego de la asunción de la coalición “Libertad Avanza” en 2023 la obra quedó en suspenso.

Multiterritorialidad en el territorio hidrosocial

Al llegar hoy a las costas del corredor sur se asiste a un paisaje de imágenes superpuestas. Quien mira sobre la barranca podrá observar cómo se erigen las grandes infraestructuras del complejo agroindustrial extractivista. Pero si inclinamos la óptica, veremos que aún sobreviven *entrelazados* «otros» territorios, dispuestos en función de una concepción y un uso diferente del ambiente. En un simbiótico entramado con el río, las diversas territorialidades se solapan, conviven y entran en tensión.

Milton Santos señala que “nunca en la historia del mundo hubo un subsistema de técnicas tan invasor” por su “capacidad de imponerse y expandirse” (Santos 2000, como se citó en Silveira, 2012, p. 33). Siguiendo esta reflexión, entendemos que las infraestructuras

¹³¹ El mega emprendimiento implicó una inversión de 55 millones de dólares –financiados con créditos de la Corporación Financiera Internacional, del DVB Bank de Alemania y otras bancos internacionales- y prometió la creación de 200 puestos de trabajo (Mundo Marítimo, 2009). Fue adquirido luego por el grupo UABL, la compañía naviera más importante del corredor HPP, estaba destinado a la construcción de barcasas fluviales de 2500 toneladas de capacidad.

¹³² La obra se emplazó en un predio de 14 hectáreas, sobre el último segmento de costa, en el extremo sureste de la localidad de Alvear, sobre la desembocadura del Arroyo Frías. Se trataba de un territorio que, en gran medida, estaba cubierto por el Monte Astengo y era frecuentado por pescadores y pescadoras que “ranchaban” en la costa. La construcción del astillero implicó el desmonte de gran parte del bosque y el corrimiento de la línea de costa, siendo una problemática cotidiana que afecta el normal desarrollo de la actividad pesquera.

extractivistas operan como «infraestructuras invasoras» en la dinámica socioespacial y sociocultural preexistente. Los sistemas técnicos avanzan sobre las costas, fragmentan el espacio y subordinan a los modelos vigentes de ocupación a una lógica «multiterritorial» (Haesbaert, 2007).

En la propuesta de Rogério Haesbaert (2007), la categoría de «multiterritorialidad» se distingue de la noción de “múltiples territorios”, aunque la presencia de estos últimos resulte una condición necesaria para la emergencia de la primera. Por otra parte, se discute y complejiza una mirada «desterritorializadora» del espacio, al reconocer la existencia de procesos de (re)territorialización que no necesariamente involucran la destrucción o la pérdida del territorio. Hablar de «multiterritorialidades» posibilita dar cuenta de “la experiencia simultánea de diferentes territorios reconstruyendo constantemente el propio” (Haesbaert, 2013, p. 34-35); implica reconocer el carácter dinámico y las relaciones de poder que moldean los territorios en red. En palabras del autor, “[...] pensar multiterritorialmente significa pensar tanto en múltiples poderes (o gobernanzas) cuando en múltiples identidades (en espacios culturalmente más híbridos) y mismo, en múltiples funciones (la multifuncionalidad económica) [...]” (Haesbaert, 2007, p. 43).

Recuperamos esta propuesta teórica y nos preguntamos: ¿Cuáles son las implicancias de la multiterritorialidad en el seno de los territorios hidrosociales? ¿Qué singularidades presenta la superposición de territorialidades cuándo estas se vinculan a prácticas antagónicas en el uso del recurso hídrico? En lo específico de nuestra problemática, ¿Cómo abordar desde esta categoría de análisis el territorio de estudio considerando su condición inherente como «territorio hidrosocial»? ¿Qué características presenta la multiterritorialidad en la ribera del corredor sur del AMR?

Ya señalamos en el segundo capítulo que la disputa por el río Paraná condiciona las relaciones sociales que sustentan la producción del territorio costero fluvial en el AMR. Como resultado, en el espacio geográfico y sociocultural de estudio se destaca hoy la presencia de megainfraestructuras -industrias, terminales portuarias, astilleros, destilerías, areneras, entre otras- que disputan el uso del espacio costero con infraestructuras de menor escala, propias de otros usos-concepciones del territorio que aún persisten: barrios populares, ranchadas de pescadores, guarderías náuticas, campings, barrios residenciales, áreas recreativas, entre otras.

Tal como se analiza en la siguiente figura (Figura 24) convergen en el AMR múltiples procesos de espacialización sobre un mismo espacio geográfico, dónde se entrelaza una gran diversidad de relaciones de propiedad, procesos de ocupación de la tierra y usos del territorio.



Figura 24: Multiterritorialidad en territorio hidrosocial. VGG-Arroyo Seco

A partir del trabajo de campo (observaciones y entrevistas) realizado en diferentes barrios costeros, identificamos distintos usos del espacio que interactúan, permeados por dinámicas de convivencia y conflicto. Solo por mencionar algunos aspectos representativos de este fenómeno, en el barrio La Ribera de VGG el uso del río es objeto de disputa entre los distintos actores que habitan el espacio: grupos y cooperativas de pescadores, areneras, frigoríficos, y el propio municipio que se hace presente través del puerto fiscalizador. Como ejemplo de ello, históricamente la presencia de los frigoríficos constituyó un cebo para la captura del pescado, siendo un beneficio para los pescadores. Sin embargo, la ampliación de las infraestructuras del Swift y Paladini, y el cercamiento de las lagunas terminó por representar un perjuicio para la pesca, cercenando el espacio de captura. En otro orden, el municipio de VGG entra en tensión con las comunidades pesqueras que habitan en las bajadas costeras, ya que, desde su perspectiva, obstaculizan otros posibles usos del río, contemplados en proyectos destinados a la construcción de una costanera pública y áreas recreativas.

En la localidad de Alvear, como se analizará más adelante, los pescadores del Bajo Paraná entran en conflicto con la empresa Cargill que monopoliza el uso del río y las costas. La Comuna ya no dispone del territorio costero, ya que el mismo fue hegemonizado por los

usos industriales tras la ampliación del puerto de Punta Alvear, la maltería y el astillero Ultrapetrol. En el caso de Pueblo Esther, quienes habitan la Bajada Barbi recuerdan con orgullo la conquista del barrio frente al litigio judicial presentado por la Arenera Vignaduzzi, en reclamo de la propiedad del espacio. Algunos años más tarde, tuvieron que afrontar otra batalla, sin el mismo éxito, ahora con el Astillero Ultrapetrol, ya que las transformaciones del paisaje generadas por la construcción de la obra afectaron a los sitios de ranchada y captura de los pescadores y al normal desarrollo de la Guardería Náutica que funciona en la Bajada. Finalmente, hacia el sur de la ciudad las instalaciones de la Bajada Rimoldi, dónde se ubica el Camping Municipal y la costanera pública, son comúnmente utilizadas para el embarque de canoas en el caso de algunos grupos pesqueros.

Por su parte, en General Lagos, el proyecto BioLagos permite la convivencia de distintos usos del ambiente ribereño. Se integran allí proyectos de conservación e investigación por parte de la Universidad Nacional de Rosario; actividades recreativas propiciadas por la Comuna y la provincia de Santa Fe; y actividades de la economía popular vinculadas a la cooperativa de pescadores de la localidad. Otra situación se presenta en Arroyo Seco, dónde las instalaciones de la Prefectura Naval son aprovechadas por los grupos de pescadores que conviven en el espacio costero. Se suman allí otras dinámicas más conflictivas en el uso del espacio cercano al puerto de Shell. Otros usos posibles de la costa se ven representados en la apertura de la costanera y una Reserva Natural, entre otros aspectos.

Si bien los objetivos de este trabajo no nos permiten profundizar cada una de las situaciones mencionadas, entendemos que, en todos los casos, las relaciones de armonía, convivencia y/o conflicto adquieren características particulares al tratarse de un territorio mediado por el uso del agua. En ese sentido, identificamos en el territorio de estudio el desenvolvimiento de una «multiterritorialidad» de carácter «hidrosocial». Si bien reconocemos que las categorías de multiterritorialidad y territorio hidrosocial provienen de distintas tradiciones teóricas y geográficas, su resignificación en el marco de este trabajo nos resulta operativa, ya que nos permite dar cuenta del fenómeno emergente a partir del desarrollo infraestructural descrito hasta aquí y su ligazón con la utilización, apropiación y valorización del recurso hídrico.

Ahora bien, advertimos que la presencia de las infraestructuras extractivista, en el marco de esta multiterritorialidad, acrecienta relaciones de poder que generan asimetrías en la producción del territorio. Predomina, entonces, un modelo de ordenamiento del espacio hegemonizado por la imposición de los «territorios de la globalización» (Manzanal, 2014) por sobre el resto. Identificamos este aspecto en las experiencias relevadas en el frente costero de VGG y Alvear respectivamente.

En lo que refiere específicamente a VGG, distintos acontecimientos incidieron en la ocupación del territorio costero fluvial y la consecuente reducción del balcón al río. Entre otros, la construcción y ampliación de los frigoríficos Swift y Paladini; la expropiación del Complejo Recreativo, Cultural, Social y Deportivo Constancio Carlos Vigil (CCV); el crecimiento del barrio popular La Ribera y la construcción y ampliación de la planta industrial y terminales portuarias de la empresa Cargill.

El Complejo Vigil, más conocido como «La Colonia» constituyó una iniciativa colectiva impulsada por la Biblioteca Popular C.C. Vigil de la ciudad de Rosario. La institución había adquirido 34 hectáreas en un área privilegiada frente al río. Se proyectaba la construcción de un complejo para 25 mil socios, que incluía zona de balneario, pileta de natación, vestuarios, áreas recreativas y residencias. En febrero de 1977, la Biblioteca fue intervenida por la dictadura cívico militar, sus bienes fueron apropiados y, en gran medida, destruidos. En 1995, la municipalidad de VGG contrajo la propiedad del predio mediante un acuerdo con la provincia de Santa Fe con la promesa de construir allí un complejo de viviendas. Más adelante, seis de las hectáreas adquiridas fueron vendidas al frigorífico Paladini, bajo cuyo dominio aún permanecen, a pesar del litigio judicial vigente (García, 2012; 2013; Conclusión, 2023b).

Hacemos una mención especial sobre aquella experiencia, dado que constituyó uno de los pocos proyectos de infraestructura que promovieron el acceso público y popular de la población de VGG al área costera, reforzando la vinculación de los/as ciudadanos/as con el río Paraná. Su desaparición en manos de la Dictadura y su posterior expropiación por parte del Estado, representa el avance de un modelo de ordenamiento territorial desde el cual el frente costero es puesto al servicio de la reproducción del capital en detrimento del uso público. Ese modelo primó a partir de la década de 1990 y marcó el horizonte para el desarrollo de una serie de infraestructuras industriales y portuarias que modificaron la territorialidad costera. Como consecuencia, se solaparon con otras formas preexistentes

de ocupación y uso del territorio, tales como la territorialidad pesquera, zonas de balneario, área de cultivo agrícola y barrios residenciales. Consideramos que la dinámica de apropiación del espacio impuesta por Cargill, suscribe a ese proceso de cambio estructural del área costera.

La disposición del territorio costero en VGG es analizada por el ECOM en el diseño del Plano Urbano Local de la ciudad. Allí se menciona:

El uso industrial ocupa una gran proporción de la planta urbana y se dispone de modo disperso y desordenado. Dos plantas frigoríficas de gran envergadura, una fábrica de jabones y una cerealera-aceitera, se encuentran localizadas sobre la ribera del Paraná de forma alternada con usos residenciales y espacios rurales; una planta frigorífica, Mattievich (ex Sugarosa) se ubica sobre el arroyo Saladillo; Euro (manufacturera de vísceras de origen animal para elaboración de embutidos y productos medicinales) y una industria química, Total Química; e industrias medianas, fundamentalmente metalmecánicas, se disponen a lo largo de la ruta provincial N° 21 en su tramo sur. (ECOM, 2025b. p. 24)

Esta descripción, da cuenta cómo la ampliación de las grandes infraestructurales industriales produjeron la fragmentación del espacio costero y, tendencialmente, la obstrucción del acceso público al río (Figura 25).

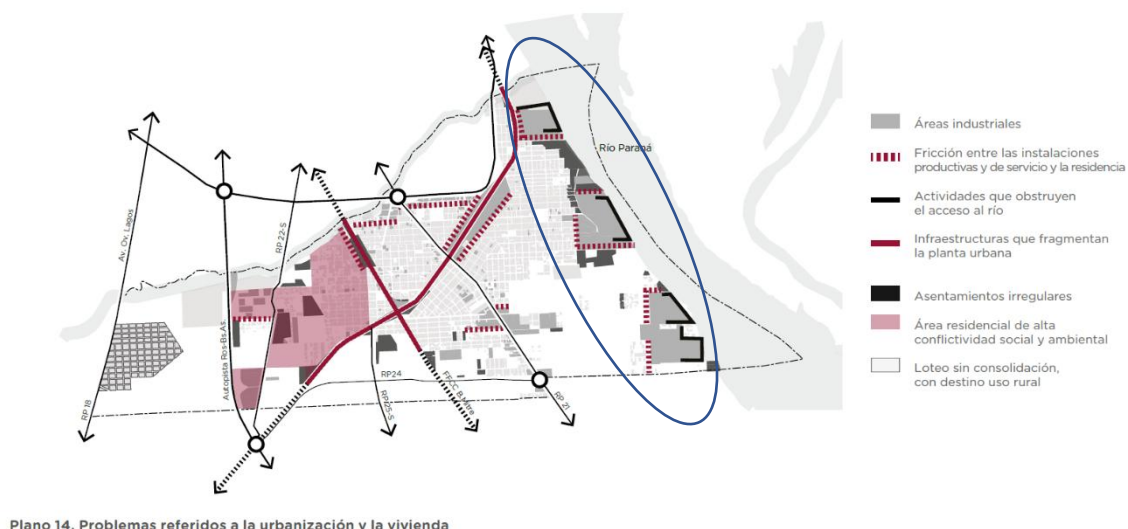


Figura 25. Obstrucción del acceso al río en VGG
Fuente: ECOM, 2025b, p.60. El destacado azul es nuestro

Por su parte, en la localidad de Alvear identificamos la casi plena ocupación del frente ribereño (Figura 26). Actualmente, diferentes emplazamientos residenciales y productivos de gran impacto obstruyen el acceso al río. De norte a sur se ubican sobre el frente costero: el barrio Bajo Paraná, la terminal portuaria Punta Alvear (junto a la maltería Boortmalt¹³³) y el Astillero Ultrapetrol (también conocido como astillero Punta Alvear).

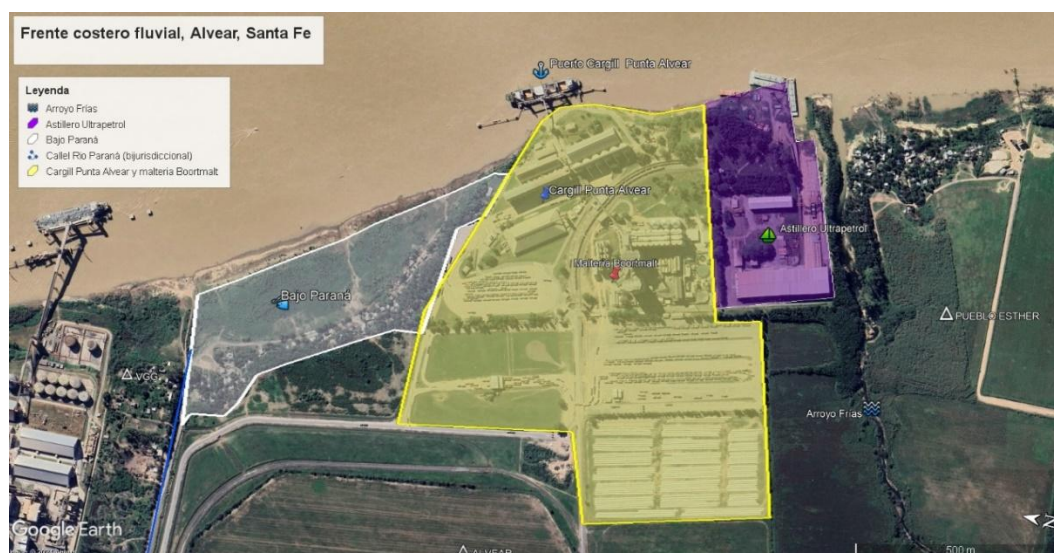


Figura 26. Ocupación del frente costero fluvial, Alvear

Tras la llegada de la empresa Cargill y la ampliación de las instalaciones del histórico puerto Punta Alvear se produjo el “el completamiento de la ocupación del frente ribereño [...] con la consecuente desaparición del sector del Parque de la Residencia Alvear¹³⁴ (que aún existía en 2007) y la ocupación de la cabecera del Aeroclub con una playa de camiones y con enlaces viales con la Planta de Cargill ubicada al sur de Villa Gobernador Gálvez” (ECOM, 2025, p. 23).

En función de los elementos expuestos, consideramos que en el marco de la multiterritorialidad que se impone en el territorio hidrosocial sobre las costas del corredor sur del AMR, las infraestructuras industriales -y especialmente las infraestructuras extractivistas- monopolizan el uso del frente costero. A contramarcha de esta tendencia,

¹³³ La maltería fue construida por Cargill Malta. En noviembre de 2010 la adquirió la multinacional Boortmalt, perteneciente al grupo cooperativo francés Axereal. Dicha operación convirtió a la corporación en el principal productor de malta a nivel mundial con una capacidad instalada de 3 millones de toneladas anuales y 27 plantas en los 5 continentes; entre ellas las 2 plantas de Argentina: Punta Alvear y Bahía Blanca. (12noticias.tv, 2019)

¹³⁴ Al interior del predio perteneciente a Cargill se encuentra la antigua residencia de Diego de Alvear, luego adquirida y reformada por la familia Astengo en la década de 1930.

en los últimos años algunos municipios han comenzado a plantearse proyectos de recuperación de la costa.

En esa dirección se inscribe el proyecto BioLagos (Comuna de General Lagos, 2024) en la localidad de General Lagos¹³⁵ y el “Plan de recuperación de la costa central”, anunciado en 2024 por el municipio de VGG¹³⁶. Sin embargo, a pesar de las políticas generadas, creemos que la tendencia hacia la promoción de obras de infraestructura del complejo extractivista por sobre otras, aún no pareciera revertirse. En este proceso de transformación del espacio costero, creciente en los últimos 30 años, se inscribe la conflictividad socioterritorial emergente tras la instalación de Cargill en el corredor sur.

El arribo de Cargill al corredor sur

Tras el desarrollo de este capítulo, comenzamos a aproximarnos al análisis de nuestro objeto de estudio a escala local y nos preguntamos: ¿Qué vio Cargill desde su perspectiva “satelital” en las barrancas del Paraná? ¿Cuál fue la trayectoria que siguió hasta su llegada al corredor sur?

Como describimos con anterioridad en este capítulo, el arribo de la corporación al Gran Rosario formó parte de los primeros esfuerzos del desarrollo del complejo portuario-agroindustrial privado en el AMR. El primer emplazamiento de la empresa fue la construcción de la terminal Quebracho en 1981. Esto permitió su ascenso como uno de los pioneros en el desarrollo agroindustrial y portuario en la región.

Hacia fines de 1980 la empresa reestructuró su organización y propiedad para hacer frente a la diversificación del mercado y el desarrollo de sus actividades a nivel mundial, luego de volcarse a la comercialización de semillas, fertilizantes, alimentos y al procesamiento de granos y oleaginosas. Según describe B. Kneen (2005), en 1982 la firma declaró réditos anuales por 29 mil millones de dólares. Para 1994 ese número se había duplicado, alcanzando los 47 mil millones (Kneen, 2005, p.30). En 1996 sus ganancias alcanzaron su pico de alza y llegaron a 56 mil millones de dólares. Un año después, “Cargill

¹³⁵ Se trata de un proyecto de reconversión, ordenamiento e integración de un sector de la costa de la Comuna de General Lagos, por medio de la consolidación del espacio público ribereño, la generación de infraestructura pública, el reordenamiento habitacional y la preservación de la flora y fauna del lugar. El mismo es motorizado por la Comuna, junto al gobierno de la provincia de Santa Fe y la Universidad Nacional de Rosario.

¹³⁶ El proyecto implicaría tareas de mejorado y nivelado de suelo, corte de césped y desmalezamiento, plantación de árboles, y colocación de mobiliario como bancos, mesas y parrilleros. El Plan se destina al sector costero delimitados por las avenidas Alem; Lisandro de la Torre y Kennedy y desde Alem hacia Comandante Espora. Hasta la fecha, ha sido la única política en la ciudad que busca a revertir la tendencia mencionada. Será preciso indagar a futuro los efectos de ese proyecto.

controlaba el 25% de las exportaciones cerealeras de América, 25% de la capacidad de procesamiento de oleaginosas, 20% de la capacidad de molienda de maíz de la nación, el 20% de la faena de ganado y poseía 300 elevadores de granos” (Kneen, 2005, p. 30).

Al año siguiente, tras la caída de un porcentaje significativo de la exportación de grano en el continente asiático, la compañía invirtió 1,4 mil millones de dólares en la compra de plantas de procesamiento en América del Sur y Europa y en la construcción de molinos alimentarios en Polonia y China. En 1999, estableció una «Iniciativa Estratégica Oficial» y modificó la arquitectura empresarial mediante la reorganización de sus divisiones tradicionales en 102 unidades de negocios “centradas en los clientes, la innovación y el desempeño” (Cargill, 2024). En ese mismo contexto, como parte de su expansión hacia América del Sur, el año 2000 fue inaugurada la terminal de Santarém en el Estado de Pará, Brasil, en dónde se desencadenaron importantes conflictos socioambientales. (Europa Press, 2003; E. Stancich, comunicación personal, 11 de diciembre, 2023). El crecimiento de la corporación y sus inversiones en América del Sur y Argentina, en particular, debe comprenderse en un contexto de crecimiento y diversificación del mercado agroexportador a nivel global.

En enero de 2002 Cargill informó ganancias de 522 millones de dólares durante los primeros seis meses del año. Warren Staley, presidente y CEO de la compañía, explicitó un cambio en la matriz comercial: “dejamos de ser dependientes de la compra- venta de productos y estamos más comprometidos en la resolución de los problemas de nuestros clientes, para que puedan controlar la cadena de suministros” (Kneen, 2005, p. 32). Como correlato, en 2003 se presentó un nuevo logotipo en reemplazo del que se encontraba vigente desde 1965 (Logo Word, 2023). La nueva publicidad anunciaba: “Cargill entró en el siglo 21 en un nuevo trayecto para convertirse, dentro de la década, en el primer proveedor de soluciones para nuestros consumidores de alimentos y productos agrícolas” (Kneen, 2005, p. 5-6).

Como parte de aquellas aspiraciones, la empresa decidió expandir sus dominios a partir de construcción de una nueva planta de procesamiento de oleaginosas y una terminal portuaria en la localidad de VGG y adquirir las instalaciones del puerto Punta Alvear. Tal complejo representó la expansión de la empresa hacia el sur del *Up River* y la ampliación de su capacidad de procesamiento sobre el corredor fluvial HPP. Asimismo, contribuyó a consolidar su poderío político y económico como una de las firmas líderes del complejo agroexportador.

Teniendo en consideración el modo en que la corporación ha desplegado su poder infraestructural sobre este territorio hidrosocial, nos proponemos en los próximos capítulos analizar las dinámicas que hicieron posible la instalación de esta mega obra en la región, así como la emergencia de la conflictividad socio territorial y ambiental generada en las localidades de VGG y Alvear. Con el objetivo de acercar al lector a la lectura de los próximos capítulos, comenzamos la segunda parte de este trabajo con un apartado introductorio que, mediante la descripción etnográfica, se propone situar el análisis “al ras del suelo”, dimensionando las características del escenario-territorio y los actores principales *en* conflicto.

AL RAS DEL SUELO: ETNOGRAFÍA DEL TERRITORIO EN CONFLICTO

Las localidades de estudio

Villa Gobernador Gálvez

VGG es la primera localidad del corredor sur. Delimita con la ciudad de Rosario por medio del Arroyo Saladillo. Presenta una extensión territorial de 31 km² y su área residencial queda definida en una superficie aproximada de 11 km² (ECOM, 2025b, p. 20)¹³⁷. Constituye el segundo municipio más poblado del AMR, 92.241 habitantes (INDEC, 2022) y representa el 65% de la población del corredor sur (ECOM, 2025b). La población cuenta con el Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) más alto de la provincia (Maricich, 2022); lo que explica la presencia de 29 asentamientos “irregulares” o barrios populares (A. Richi, comunicación personal, 4 de marzo, 2024).

En cuanto a la actividad económica, se destaca el carácter industrial de la ciudad. Es reconocida la larga trayectoria de la industria frigorífica, por la presencia de las empresas Swift y Paladini. Además, cuenta con importantes emprendimientos vinculados a la industria metalmecánica; de plásticos; carrocería, entre otros rubros, como el desplegado por la multinacional Unilever. A partir del año 2005, se incorporó el sector agroindustrial y portuario con la instalación de Cargill. Fuera del desarrollo industrial, un sector de la ciudad se destina a la producción hortícola, de pequeña y mediana escala. Finalmente, es relevante el desarrollo de la pesca artesanal, con más de 100 familias vinculadas a la actividad y un Puerto Fiscalizador municipal (A. Richi, comunicación personal, 4 de marzo, 2024).

En el territorio urbano existe una compleja relación entre los usos residenciales e industriales. En materia de infraestructura, hacia 2023 un 35% de la planta urbana no poseía agua potable, más de la mitad no accedía al gas natural y prácticamente casi toda la ciudad carecía de cloacas. “La falta de inversión sostenida en obras públicas es de

¹³⁷ VGG alcanzó el estatus de ciudad en 1962 a partir de la confluencia de tres espacios preexistentes: la localidad de Villa Gobernador Gálvez (fundada en 1888); Villa Diego (creada a partir de la instalación de los talleres del ferrocarril en 1906) y Pueblo Nuevo (barrio fundado a partir de la llegada del Frigorífico Swift). Esta historia explica el origen político y la configuración socioidentitaria de la población. Actualmente las personas mayores se siguen refiriendo a “Villa Diego” o “Pueblo Nuevo” para remitir a su sitio de origen o domicilio.

carácter estructural” (ECOM, 2025b, p. 62). Por otra parte, existen espacios verdes, entre los que se incluyen algunos segmentos dispersos del frente ribereño.

Alvear

La localidad de Alvear se ubica luego de VGG y linda hacia el sur con la ciudad de Pueblo Esther. Tiene una extensión territorial de 61,80 km², aunque su área residencial queda reducida a una superficie aproximada de 5,5 km² (ECOM, 2025). En mayo de 2024 el pueblo fue elevado a la categoría de ciudad bajo el nombre Diego de Alvear¹³⁸. Alvear cuenta con una población de 9367 habitantes (Censo Nacional, 2022), lo cual representa un crecimiento poblacional abrupto para los últimos diez años, que llega casi a duplicar las estadísticas.

Entre las actividades económicas que se desarrollan en la ciudad se destaca un claro perfil industrial. El sector tomó impulso en los años noventa con la radicación de la planta de General Motors (1997) y empresas afines. Actualmente, existen dos grandes parques industriales donde se concentra empresas de relevancia nacional e internacional y otros dos en proceso de desarrollo, entre diversos proyectos. También la actividad portuaria representa un ingreso económico importante para la Comuna, desde la creación de Punta Alvear.

Las autoridades afirman la profundización del perfil industrial de la ciudad (C. Pighin, comunicación personal, 28 de febrero, 2024)¹³⁹. Entre las proyecciones principales de la gestión se incluye el impulso de un microparque industrial dedicado a la bioeconomía, considerando la presencia de importantes firmas como Terragene, Laboratorio Litoral, Protectium, entre otras. Se observan las potencialidades del sector, tanto en materia de inversiones, como de articulación con las producciones agrícolas locales. En Alvear sobreviven amplias extensiones de tierra destinadas al desarrollo de pequeñas y medianas producciones agropecuarias, fundamentalmente dedicadas a la horticultura, entre otros

¹³⁸ El proyecto fue impulsado en la Legislatura santafesina por el diputado Joaquín Blanco. Al momento de escritura de esta tesis, la norma aún no había sido reglamentada. Las actuales autoridades comunales continúan en sus cargos hasta el cumplimiento de su mandato, cuando asumirán quienes resulten electos en las próximas elecciones primarias y generales que serán convocadas para elegir intendente y concejales. (Conclusión, 2024).

¹³⁹ Carlos Pighin. Farmacéutico. Presidente Comunal de Alvear. Ejerció el cargo desde 2009 a 2017. En 2018, fue convocado para desempeñarse como secretario de Industria, Agregado de Valor e Innovación en el Ministerio de Producción de la provincia de Santa Fe. En 2021 fue elegido nuevamente presidente comunal y renovó su mandato en 2023. En la entrevista también estuvo presente la vicepresidenta comunal, Dora Prada.

emprendimientos dedicados a la producción de ladrillos. Finalmente, sobre el frente costero de la ciudad, una veintena de familias se dedican a la pesca artesanal.

Como puede apreciarse en la siguiente figura (Figura 27), la jurisdicción presenta una territorialidad “dispersa” (ECOM, 2025) conformada por: un núcleo urbano, correspondiente al casco histórico desarrollado sobre el FFCC B. Mitre; áreas suburbanas o en proceso de consolidación, y cerca de 5600 hectáreas de suelo rural, destinado a la producción intensiva y extensiva. La resultante es un espacio sumamente fragmentado y la ausencia de una interfase definida entre el ejido urbano y rural.

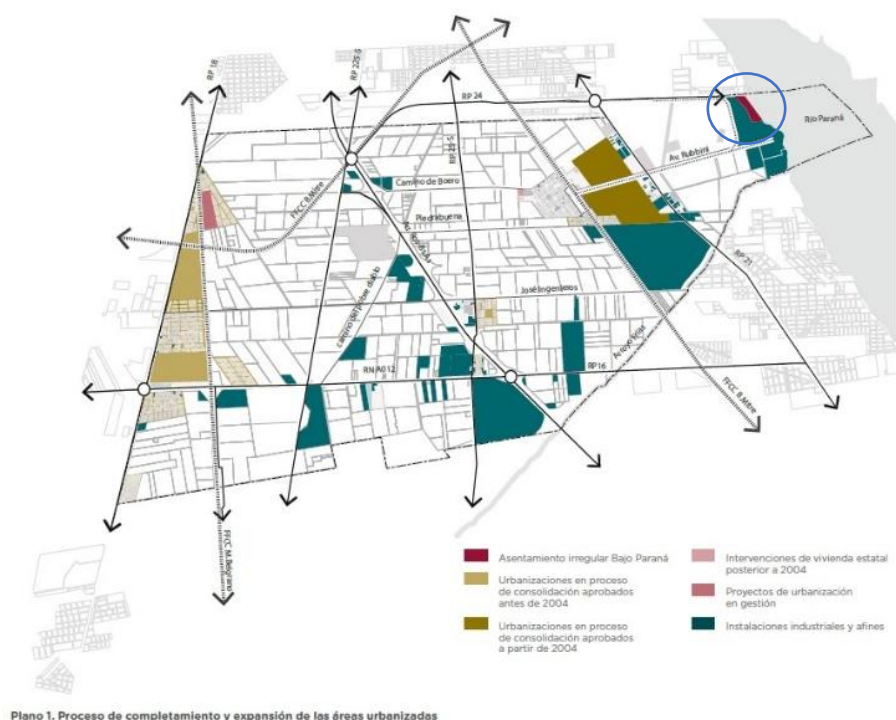


Figura 27. Expansión de áreas urbanas y ubicación del Bajo Paraná

Fuente: ECOM, 2025, p. 24. El contorno azul es nuestro

A diferencia de VGG, los distritos urbanos industriales no se superponen al suelo residencial, ya que se encuentran distantes del casco urbano de la ciudad. Las infraestructuras industriales se instalan sobre los corredores de la Autopista Rosario-Buenos Aires (RN9) y la Ruta Nacional AO12.

Todos los caminos conducen a Cargill

Al salir desde Rosario rumbo a VGG, siguiendo el curso del río Paraná hacia el sur, se deja atrás el imponente paisaje del puerto, en el que se impone una amplia geografía de contenedores. Principalmente, se reconocen los de la firma danesa Maersk, quien

monopoliza la logística de transporte fluvial bajo esa modalidad. Sin detener la marcha, se pasa por alto El Mangrullo, último barrio de pescadores ubicado al límite sureste de la costa de Rosario.

Tras cruzar el arroyo Saladillo se percibe en el aire la presencia de Pueblo Nuevo: barrio forjado en las primeras décadas del siglo XX por los trabajadores y trabajadoras del frigorífico Swift. El nauseabundo olor de la industria frigorífica se entremezcla con las historias de vida, historias de *suiceros*, que bautizaron a VGG como «la ciudad de la carne». Tomamos la segunda bajada de Av. Circunvalación para adentrarnos en la Ruta Provincial 21. Casi al límite de la localidad de Alvear se divisa el letrero que indica el «Acceso a Cargill». De ese modo es reconocida, desde 2008, la calle Río Paraná.

Tomamos la calle que baja hacia el río. Es un camino que se destaca por su escaso mantenimiento y el permanente transcurrir de camiones de carga. En paralelo, sobrevive otro trazo angosto, con un rápido mejorado, que es el que toma la gente “de a pie”; quienes van y vienen cotidianamente a sus hogares ubicados en los barrios Santa Inés o Bajo Paraná. Entre los trabajadores que residen allí predomina la circulación de motos y bicicletas, y, en menor medida, autos de bajo porte. Es posible arriesgar el destino de los vehículos que circulan, entre los que pertenecen a los locales y aquellos que se dirigen a Cargill.

Río Paraná constituye un camino bijurisdiccional que, si bien políticamente «separa» ambos municipios, en la vida cotidiana de los pobladores «articula» ambas realidades. Representa un espacio de uso común transitado tanto por los villagalvenses como por los habitantes del Bajo Alvear. En dirección hacia el este, la calle comunica la Ruta 21 con el río que le da su nombre. En las memorias de quienes han crecido recorriendo ese espacio sobrevive la fotografía de un camino de tierra rodeado de grandes plantaciones - eucaliptus, frutales y montes de espinillo- que conducían hasta «El Bajo». Dan testimonio de esos relatos algunos pocos ejemplares arbóreos que aún siguen en pie.

La foto actual dista mucho de aquellas memorias (Figura 28). Los eucaliptus y frutales fueron reemplazados por largas hileras de pinos que rodean el perímetro de la planta. Tampoco el espinillo sobrevivió a las últimas décadas, arrasado por el avance de diversos proyectos sobre el campo de «La Aviación» y la construcción de una conexión vial entre ambos puertos.



Figura 28. *Acceso a Cargill*
Captura propia, 9 de diciembre de 2024

Lo que antes constituía un territorio de difícil acceso, aislado del resto de la ciudad, ahora representa un destino perfectamente señalado: todos los caminos conducen a Cargill. Sin embargo, sobran los letreros, ya que es posible seguir el rastro de la soja dispersa al costado del camino para llegar a la planta (Figura 29).



Figura 29. *Granos de soja esparcidos en el Acceso a Cargill*
Captura propia, 8 de junio de 2024¹⁴⁰

¹⁴⁰ El registro fotográfico correspondiente al 8 de junio de 2024, fue realizado durante la Jornada de trabajo de campo realizada junto al Grupo de Investigación en infraestructuras y Conflictos Socioterritoriales [GIICSO].

El residuo que dejan los camiones a su paso se dispersa por el área, a mayor escala en tiempos de cosecha. Asimismo, las plantas y árboles más jóvenes que sobreviven al costado del camino se recubren de una película oleosa, que ni la lluvia puede lavar. Esta imagen visual se permea de un olor intenso que impregna el área de influencia de la planta. En el extremo sureste, la ciudad huele a soja. La hediondez emana de las miles de toneladas de grano que llegan para ser almacenadas, a la espera de su procesamiento en harinas, aceites y otros derivados. Hay quienes avizoran que es el olor del progreso. Pienso que quizás se asemeja al modo en que olía la industria frigorífica a inicios del siglo pasado. Sin embargo, no observamos aquí vestigios de un Pueblo Nuevo, sino más bien todo lo contrario. Así se presenta ante los ojos del observador/a un territorio fragmentado y hegemonizado, durante los últimos 20 años, por el desenvolvimiento de la infraestructura agroindustrial y portuaria.

En el marco de la investigación hemos identificado este espacio como el «territorio en conflicto» (Figura 30), en tanto aloja las disputas por su utilización, apropiación y significación. Allí, la construcción social del espacio resulta sintetiza la tendencia contradictoria entre la homogeneización de la infraestructura extractivista y la supervivencia de contraracionalidades diversas y heterogéneas en el uso del ambiente. A fin de desocultar el modo en que se entretajan los procesos de dominación y las resistencias a escala local, identificamos tres «escenarios» de desenvolvimiento del conflicto, correspondientes a los barrios: Ibai Ondo, Santa Inés y Bajo Paraná. Los primeros dos corresponden a la ciudad de VGG, el tercero a la Comuna de Alvear.



Figura 30. *Territorio en conflicto.* Elaboración propia.

De acuerdo a nuestro posicionamiento epistémico, no concebimos los escenarios como fragmentos de una escala mayor, ni al territorio como la suma de todos ellos. Por el contrario, se privilegia una perspectiva dialéctica desde la cual consideramos al territorio en conflicto como una «totalidad», que no está determinada por la distinción de los límites jurisdiccionales. Sin embargo, a los fines de analizar la problemática en su escala local fue preciso realizar esta distinción. En cada espacio el conflicto adquiere su singularidad de acuerdo al proceso socio-histórico que le dio origen; las dinámicas de ocupación y la propiedad de la tierra; las actividades predominantes en el uso del espacio; las características socio económicas de los hogares y los procesos de organización política; la relación con las autoridades locales y con la empresa, entre otras características.

Ahora bien, a pesar de sus singularidades, los tres escenarios se articulan como parte de un territorio «total» en función de dos grandes rasgos en común. En primer lugar, la preexistencia en el espacio geográfico sobre el que hoy se extiende el complejo Cargill y su área de influencia. Hablamos de un conjunto de relaciones socioterritoriales y socioculturales constitutivas de una historia común -en- el ambiente ribereño, así como una concepción particular del territorio previa a la construcción de la planta. En segundo lugar, los tres escenarios se articulan entre sí a partir de su relación de antagonismo con la planta y su situación de vulnerabilidad ante las transformaciones socioterritoriales y ambientales generadas. La llegada de Cargill puso en relación a estos espacios, desde una dimensión diferente a la que preexistía entre ellos. Partiendo de asumir la centralidad de la infraestructura extractivista en la producción del territorio y en el desencadenamiento del conflicto, comenzaremos por compartir sus principales características, a partir de una descripción etnográfica de los mismos.

El complejo Cargill VGG-Punta Alvear

El proyecto portuario y agroindustrial de Cargill incluye las nuevas infraestructuras construidas en VGG junto a aquellas adquiridas y construidas en la localidad de Alvear. Las primeras se destinan al almacenamiento y procesamiento de granos, harinas, aceites y biodiesel; playas de camiones y muelles de embarque para productos líquidos y secos. Por otro lado, en Alvear cuenta con sitios de almacenamiento de granos; playa de estacionamiento, balanza de camiones y muelles de embarque de granos. Como complemento, también se asocia al complejo Punta Alvear la infraestructura industrial de la maltería Boortmalt, originalmente construida por Cargill tras su arribo a la región.



Figura 31. *Cargill Punta Alvear*
Captura propia, 8 de marzo de 2024

El espacio geográfico sobre el cuál se despliegan las actividades de la empresa supera el territorio de su propiedad (Figura 32). Se incluye el arrendamiento de un predio perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina (FAA) y la utilización, mediante permiso de uso de la calle Río Paraná. El espacio conocido como “La Aviación” corresponde a un predio de 180 hectáreas que se extiende desde la Ruta Provincial 21 a la costa del río Paraná. Parte de ese predio fue alquilado a la empresa por el gobierno nacional (mandato 2003-2007) cuando se iniciaron las gestiones para la instalación de la planta¹⁴¹. El contrato, por un período de diez años, fue renovado por última vez en el año 2023. La utilización de este espacio permite la comunicación y el suministro de gas y electricidad entre ambos sectores del complejo¹⁴². Actualmente, por fuera del espacio utilizado por Cargill funcionan allí el Aeroclub Sede Alvear, el Club de Planeadores Rosario y la Agrupación Rosarina Aeromodelista (ARA). Además, forma parte de ese inmueble el segmento sobre el que hoy se extiende el barrio Bajo Paraná.

¹⁴¹ Según indicaron las autoridades comunales de la localidad de Alvear y vecinos del Bajo Paraná, en el año 2015 la FAA se hizo presente en el lugar con una orden de desalojo dirigida a la empresa por incumplimiento de ese contrato de alquiler. Se solicitaba la restitución de los terrenos. Las autoridades de la Comuna de Alvear sostienen que la medida quedó sin efecto gracias a la existencia de las poblaciones del Bajo Paraná, ubicadas también en dichos terrenos (C. Pighin, comunicación personal, 28 de febrero, 2024).

¹⁴² El gas se dirige de VGG a Alvear y la energía eléctrica en la orientación contraria.

Entre la planta de VGG y Punta Alvear existen dos vías principales de comunicación: un camino vial asfaltado para el tránsito de camiones y un puente aéreo que atraviesa la calle río Paraná, y permite la vinculación de la planta de VGG con el tren de cargas.

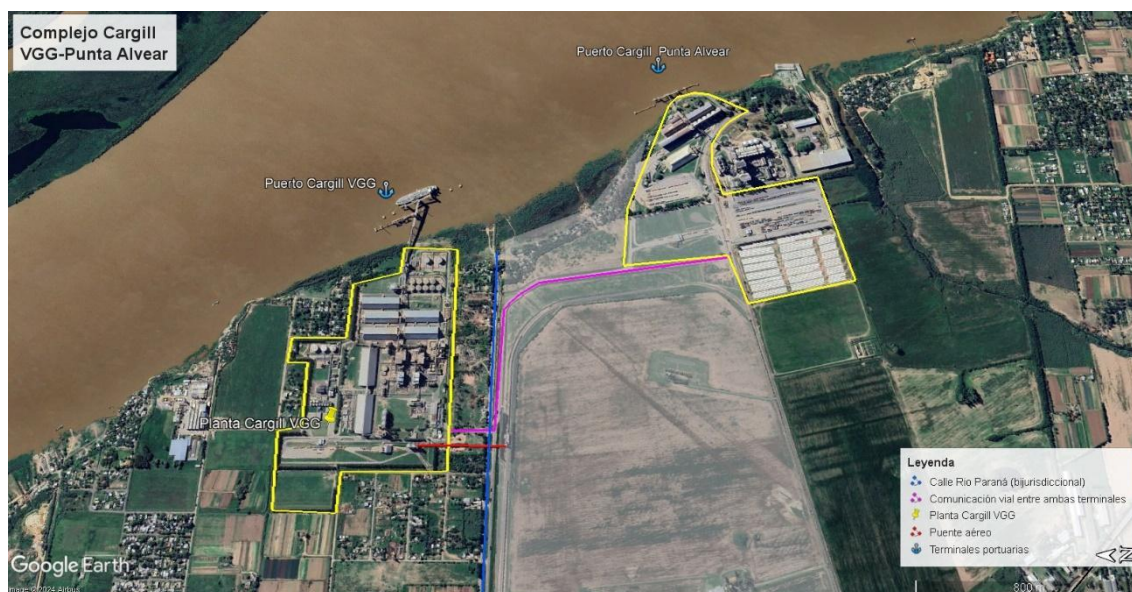


Figura 32. Complejo Cargill VGG- Punta Alvear
Elaboración propia. El contorno blanco pertenece a la FAA

La logística del complejo combina un sistema multimodal a partir del cual las mercancías circulan por medio del transporte fluvial, vial y ferroviario. En el primer caso, la producción llega por medio de barcazas al puerto de VGG desde otras regiones del país, como la provincia de Entre Ríos y el Gran Chaco, así como desde otros países de la región, como Brasil, Bolivia o Paraguay. Mayormente se utiliza el transporte vial (intra e internacional) y, en menor medida, el ferroviario (tren de cargas).

Los camiones ingresan desde las carreteras principales (Autopista Rosario-Buenos Aires o Ruta Provincial 21) a través del Acceso a Cargill y de allí se dirigen a Punta Alvear, dónde se realiza la «calada»¹⁴³, el control de la carga y el cobro de la tasa impositiva que ingresa a los municipios. Luego de ese proceso, los camiones que transportan soja (casi en su totalidad) retornan hacia la planta de procesamiento en VGG. En cuanto al transporte ferroviario, la carga ingresa a Punta Alvear: única terminal que cuenta con conexión directa al ramal. Allí se realiza la calada, para luego ser transportada por medio de un puente aéreo a la planta de VGG.

¹⁴³ Refiere al procedimiento por el cual se obtiene una muestra del lote recibido para analizar la calidad del grano y la presencia de agroquímicos, entre otras.

La planta: Cargill VGG

En VGG se encuentra la planta de procesamiento de oleaginosas y el puerto de embarque y descarga de barcazas. Es el principal destino de la producción sojera que ingresa al complejo. El grano llega, principalmente, por transporte vial. Se estima la descarga de 600 camiones al día en épocas de cosecha, que traen en promedio aproximadamente 40 toneladas cada uno. “Es un total de 240.000 toneladas por día. Puede bajar la cantidad, pero nunca para”, afirma, Carlos, trabajador de la planta (Carlos, comunicación personal, 25 de noviembre, 2024).

Al ingresar a la fábrica (Figura 33) tras su espera en la playa de estacionamiento, la carga es controlada en la balanza antes de pasar a la plataforma volcable. Luego el lote es sometido a un proceso de prelimpieza, que separa el grano de otros objetos sólidos (piedras, insectos, desechos, etc.) por medio de una zaranda. De acuerdo al grado de humedad que contenga, puede ser enviado a la secadora o dirigido directamente a las Celdas 01 o 02. Las celdas poseen una capacidad de 100 toneladas cada una y contienen norias y un sistema de cintas transportadoras subterráneas por medio de las cuales se alimentan las plantas de producción.

El complejo industrial posee dos plantas de producción con una capacidad instalada de procesamiento de 15 mil toneladas diarias. El grano se procesa casi en su totalidad. La producción se divide entre la fabricación de aceite, pellet y, principalmente, harina de soja. Desde la planta de producción los derivados son almacenados en celdas y tanques, previo al proceso de embarque. Cuentan con cuatro celdas de almacenamiento de entre 40 y 50 toneladas de harina y una destinada al almacenamiento de semillas, con una capacidad de 80 toneladas. Por otra parte, existen 11 tanques para el almacenamiento de aceite de soja, de alrededor de 7000t cada uno. Desde allí el producto es dirigido al muelle para su exportación, a través de la cinta de embarque.

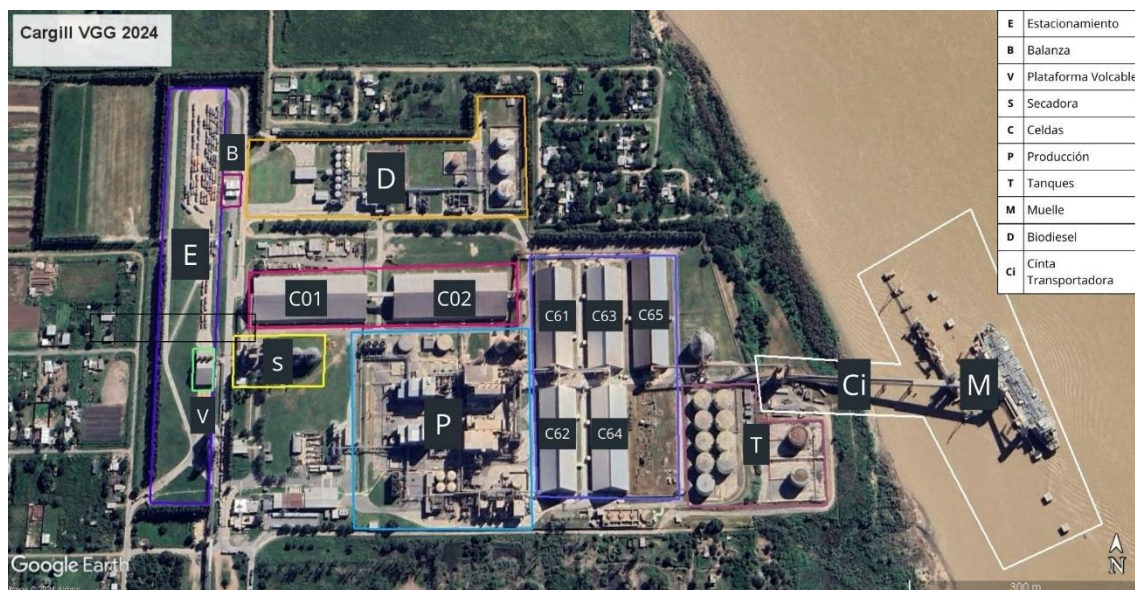


Figura 33. Cargill VGG

Fuente: elaboración propia en base a la información recolectada durante el trabajo de campo

Por otro lado, los lotes de soja que llegan por medio de la descarga de barcazas son ingresados por medio de la cinta transportadora y almacenados en la celda de destino (C65). Luego recorren el circuito de procesamiento que corresponda. Trabajadores de la fábrica destacan que, en este caso, el proceso no incluye la prelimpieza del grano, por lo cual durante ese circuito se genera mayor volatilidad de polvo en relación a la que se produce con los lotes que llegan en camión.

A su vez, el complejo también integra una planta de producción de biodiesel. Ese sector es producto de una de las ampliaciones realizadas al proyecto original, que implicó una inversión de 450 millones de dólares. La obra fue anunciada en el año 2010 e inaugurada un año después. La producción es utilizada para autoabastecimiento de la planta, así como para su comercialización en el mercado internacional.

En cuanto al funcionamiento, se sostiene que “la producción siempre circula. Hay capacidad de almacenaje, pero la fábrica no para” (Carlos, comunicación personal, 25 de noviembre, 2024). La modalidad de trabajo es 24 x 7 durante todo el año, a excepción de los tres únicos días al año que el trabajo se detiene: el 1 de mayo, el 25 de diciembre y el 29 de octubre, día de las y los trabajadores aceiteros. La jornada laboral combina tres modalidades: turnos de 8hs (6 a 14/ 14 a 22/ 22 a 6hs); turno central, de 10 a 17 horas más un sábado cada 15 días; y, en tercer lugar, la modalidad “3 x 2”, Esta última, alterna tres días de trabajo de 12hs, dos días de descanso y tres días de trabajo, sucesivamente. El

80% de la planta permanente trabaja bajo esta modalidad. De esta manera se garantiza el normal y sostenido funcionamiento de la producción y el embarque durante las 24hs.

Actualmente trabajan en Cargill VGG alrededor de 350 personas, entre los trabajadores y trabajadoras aceiteros/as y quienes son contratado por empresas tercerizadas para la realización de diferentes tareas regulares para el funcionamiento cotidiano, como el armado de andamios, desagotes de los baños, volquetes, contenedores de basura, limpieza, entre otras. De ese total, 270 personas se encuentran afiliadas al Sindicato de Obreros y Empleados Aceiteros de Rosario (SOEAR) (Carlos, comunicación personal, 25 de noviembre, 2024).

La planta construida en VGG posee una capacidad teórica instalada de 13.000 toneladas diarias de *crushing* (CPPC, 2024). A un equivalente de 40 toneladas por camión, hablamos de una capacidad de procesamiento de 325 camiones por día. Es la planta agroindustrial más importante del corredor sur y la mayor planta de procesamiento de oleaginosas de la corporación a nivel mundial.

Los puertos

El puerto de VGG se ubica en el km 408 del río Paraná. Presenta un muelle de unos 13 metros de calado que ingresa aproximadamente 300 metros desde la línea de costa (Figura 34) (Ministerio de Economía, 2023). Dada la profundidad del río y las características geográficas del terreno no fue posible construirlo sobre la barranca cómo ocurre con los puertos del cordón norte. Se encuentra habilitado para la descarga de barcasas y el embarque de buques *Bulk Carrier* y *Oil tanker*, con una eslora máxima de 300 metros (Ministerio de Economía, 2023)



Figura 34. Puerto Cargill VGG
Captura propia, 8 de junio de 2024

Los circuitos de carga y descarga funcionan de forma independiente y pueden realizarse de manera simultánea. “La carga de buques y la descarga de barcasas sí se realizan juntas. Barcasas, podes tener dos o tres operativas descargando a la vez”, señala el personal entrevistado (Carlos, comunicación personal, 25 de noviembre, 2024). En cambio, se alterna la carga de productos sólidos y líquidos. En el primer caso, el principal producto de exportación es la harina de soja, aunque también se exporta semilla y pellet de cáscara de soja. Entre los líquidos predomina el aceite de soja, biodiesel y en menor medida lecitina y glicerina.

El complejo se completa con el puerto Punta Alvear (Figura 35), ubicado en el km 406,5 margen derecha del río Paraná. Allí se recibe y exporta la producción de trigo, maíz y cebada. Esta última vinculada al trabajo de la maltería. Con un calado de 13 metros, se encuentra preparado para recibir buques del diseño *Bulk Carrier* de hasta 280 metros de eslora (Ministerio de Economía, 2023). En esta dependencia trabajan alrededor de 300 empleados.



Figura 35. *Puerto Punta Alvear*
Captura propia, 8 de marzo de 2024

Según datos de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación (2023; 2023b), el puerto de VGG tiene la posibilidad de almacenar 540.000 toneladas diarias (t/d) de productos sólidos y 102.000 t/d de líquidos y puede embarcar 1600 y 1100 t/d, respectivamente. Asimismo, Punta Alvear cuenta con una capacidad de almacenaje (sólido) de 300.000 (t/d) y una capacidad de embarque de 2000 t/d.

Si consideramos la infraestructura que posee la empresa en el AMR, se estima que entre sus tres terminales portuarias (Quebracho, VGG y Punta Alvear) posee una capacidad de almacenaje de 1.570.000 t/d de sólidos y 110.300 t/d de productos líquidos (aceites). Puede embarcar 5600 toneladas por hora (t/h) y 12000 t/h, de sólidos y líquidos, respectivamente. Entre las plantas de VGG y PGSM reúnen un volumen de *crushing* de 19.500 toneladas diarias (Tabla 2).

PUERTO- PLANTA	ALMACENAJE (t)		EMBARQUE (t/h)		CRUSHING (t/d)
	SÓLIDO	LÍQUIDO	SÓLIDO	LÍQUIDO	
VGG	540000	102000	1600	11000	13000
PUNTA ALVEAR	300000	0	2000	0	0
TOTAL CORDÓN SUR	840000	102000	3600	11000	13000
QUEBRACHO	730000	8300	2000	1000	6500
TOTAL GRAN ROSARIO	1570000	110300	5600	12000	19500

Tabla 2. *Capacidad teórica instalada de la empresa Cargill en el AMR*

Elaboración propia en base a datos de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación (2023; 2023b) y la Cámara de Puertos Privados Comerciales (2024)¹⁴⁴

La capacidad instalada a lo largo del *Up River* contribuye a que la empresa se sostenga en el ranking de las principales firmas del complejo agroexportador a nivel mundial y nacional. En 2019 alcanzó el primer lugar entre las empresas de su tipo en el mundo, con una facturación de 113.500 millones de dólares (Orellano, 2020). En Argentina, durante el período 2017-2021 se ubicó entre los primeros tres lugares del ranking agroexportador de acuerdo al volumen comercializado: ocupó el primer lugar en 2017, 2019, 2022 y 2024, respectivamente (Di Yenno, F., Bergero, P. y Calzada, J., 2022; Marín y Terre, 2024)¹⁴⁵. De acuerdo a lo mencionado por trabajadores de la plata, la campaña 2023/2024 dio muestra de la recuperación del sector, superando las 1.135.000 toneladas de soja descargada en el complejo VGG-Punta Alvear (Carlos, comunicación personal, 25 de noviembre, 2024).

¹⁴⁴ Los datos remitidos corresponden a los elaborados durante el último período de gestión de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación. No hemos podido hallar datos actualizados al año 2024. Tampoco hemos documentado ampliaciones de las infraestructuras durante el último año. En todos los casos, los volúmenes corresponden a estimaciones relativas a la capacidad teórica instalada, la cual puede disminuir de acuerdo al volumen de granos disponibles en cada campaña.

¹⁴⁵ Cabe considerar que el volumen de ventas al exterior registrado en el año 2023 es el segundo más bajo de la última década, solo por detrás de 2020 cuando la pandemia de coronavirus interrumpió las cadenas globales de suministro. “En 2023 los complejos con mayor tonelaje registrado fueron, en primer lugar, el complejo maíz con 31,0 Mt, seguido por el complejo soja con 22,3 Mt y, en tercer lugar, el complejo cebada con 4,3 Mt. El complejo girasol registró 2,9 Mt, el complejo triguero 1,3 Mt y el resto de los complejos (arrocero, manicero, algodónero, legumbres, entre otros) presentaron 1,0 Mt. (Marín y Terré, 2024).

Los barrios en conflicto

Ibai Ondo

Llegamos por primera vez a Ibai Ondo una siesta de otoño, a mediados del mes de mayo de 2023. El camino que conduce al corazón del barrio se torna laberíntico. Desde el centro de la ciudad es preciso tomar la calle Camino del Inmigrante, siguiendo su andar hacia el río, hasta topar con la planta de Unilever, hoy ubicada sobre las antiguas instalaciones de la fábrica de jabones Guereño.

En el trayecto que se recorre al tomar Camino del Inmigrante, las últimas barriadas populares, entorno al FONAVI, dejan atrás el paisaje de la marginación urbana y se entremezclan con las quintas que aún perviven en el sudeste de la ciudad. Las hojas verdes y moradas toman los campos que han quedado intercalados producto del avance de los asentamientos urbanos y la infraestructura industrial. El paisaje se aleja de la foto citadina a la que VGG suele acostumbrar (Figura 36). Pequeños grupos de medieros trabajan la tierra y recolectan la producción hincados bajo el sol. Entre ellos predominan los de origen boliviano, hábiles en el oficio desde tiempos inmemoriales. Hacia el final del camino comienza a verse la planta de Cargill como telón de fondo de esa película.



Figura 36. *Cultivos sobre calle Camino del Inmigrante*
Captura propia, 6 de julio de 2024

Ibai Ondo es un barrio escondido. Luego de llegar a Unilever, cuando el sendero parece extinguirse en el río, se abre una intersección hacia mano derecha. Tras algunas curvas y

contracurvas se llega a destino. El barrio se erige en una zona próxima a la barranca dónde cuenta con una vista privilegiada al río Paraná. La sensación, nuevamente, es habernos caído de los límites de VGG.

Ibai Ondo es un barrio fragmentado. El espacio se organiza en cinco manzanas, dos de ellas aisladas de las demás como resultado de la expansión del sector de producción de biodiesel de Cargill. Las tres manzanas principales limitan hacia el sur y el oeste con la planta. Hacia el norte, con un lote perteneciente a la empresa Unilever, comúnmente utilizado para la producción de soja. Y, hacia el este, con el río Paraná.

Sobre la barranca, recientemente fue construida una plaza pública, que lleva el nombre de María Angélica González, como reconocimiento a la ex presidenta de la Vecinal por su incesante trabajo para mejorar la calidad de vida de los vecinos y vecinas (Figura 37).



Figura 37. Plaza María Angélica González, Ibai Ondo, VGG
Capturas propias, 6 de julio de 2024

El loteo original -anterior a los años ochenta- pertenecía a la familia Oyarzabal. Para entonces, bajo la barranca habitaba una familia de pescadores artesanales. El nacimiento del barrio fue motivado por un grupo de vecinos que empezó a organizarse para desarrollar allí un Club de Pesca. El proyecto contaba con personería jurídica y el municipio había cedido el frente costero para tal fin. Se proyectaba construir una bajada para vehículos y poder desarrollar una guardería náutica, entre otras actividades.

Con el paso de los años el espacio fue siendo ocupado por residencias de Fin de Semana, a las que, progresivamente, se sumaron viviendas de uso permanente construidas por personas que frecuentaban la zona para ir de pesca o disfrutar del paisaje. Fueron los propios habitantes quienes acondicionaron el lugar y le “ganaron terreno al río” mediante el relleno de la barranca.

Para el año 2003, el distrito era considerado un área Residencial. Sin embargo, no es esa la imagen que devuelve hoy la fisonomía del espacio. Las grandes casonas han sido demolidas, prácticamente en su totalidad. En su lugar, los terrenos fueron adquiridos por familias de trabajadores y trabajadoras, que llegaron en busca de un sitio “tranquilo” para vivir. Sumado a las 5 o 6 viviendas de mayor antigüedad (algunas llevan allí más de 40 años), las tres manzanas principales fueron ocupadas con nuevas construcciones, casas de familia, construcciones de material. En cambio, en las dos primeras manzanas que se descubren al ingresar al predio existen algunas viviendas dispersas, construidas en condiciones de menores recursos y mayor grado de informalidad.

A pesar de la categorización recibida, el barrio carece de asfalto y conexión de gas natural. El servicio de limpieza por parte de la Municipalidad es deficiente y en más de una ocasión la presencia de animales sueltos (perros, caballos, entre otros) contribuye a la dispersión de los contenedores públicos de residuos. La conexión de agua potable constituyó una demanda histórica de los vecinos/as, agudizada tras la llegada de la empresa. Promediando el año 2020 la Vecinal consiguió que el Estado municipal garantice un tanque público, como primera medida, hasta conseguir, en 2023, la conexión de red, con una importante contribución de Cargill. Al permanecer en el barrio, se evidencia una nula planificación urbana sobre el espacio, aunque sí se advierte la “tranquilidad” de la que hablan los vecinos, subvertida -en gran medida- tras la llegada de la planta.

La presencia de Cargill resulta insoslayable ya que envuelve al barrio con su cordón verde. Fuera de la planta, el olor a cereal húmedo invade el aire. La volatilidad del polvo se percibe a simple vista. Por las noches, cuando la actividad se intensifica “parece que lloviera” (Pedro, comunicación personal, 19 de junio, 2024). El aire se respira denso. Además, sobre calle Derqui, dónde el barrio topa con la planta hacia el sur, ese aroma se mixtura con otro aún más nauseabundo que, según el día, se desprende del desagüe pluvial

que la empresa utiliza para desechar algunos residuos, fundamentalmente en días de lluvia (Figura 38).



Figura 38. *Cordón verde y zanjón pluvial, barrio Ibai Ondo, VGG*
Captura propia, 19 de junio de 2024

Ibai Ondo es un barrio en sepia. El polvo emanando desde el puerto y la planta de Cargill tiñe el ambiente de un gris pastoso que permanece adherido a todas las superficies (Figura 39).



Figura 39. *Contaminación del ambiente, Ibai Ondo, VGG*
Captura propia, 19 de junio de 2024

“Acá los árboles no son verdes”, reflexiona uno de los vecinos mientras señala las hojas resecas de un ficus (Pedro, comunicación personal, 19 de junio, 2019)¹⁴⁶. Hablamos de un territorio silenciosamente fumigado. Quizás el último eslabón de una cadena de agrotóxicos que se extiende por amplias regiones del país y la región.

Santa Inés

Si en lugar de seguir hacia el río, por Camino del Inmigrante, tomamos hacia la derecha la última calle asfaltada -calle Ecuador- podemos aproximarnos al barrio Santa Inés. Ecuador es una importante avenida que comunica paralelamente los dos únicos accesos que, desde la Ruta 21, nos llevan al territorio en conflicto: Camino del Inmigrante y Río Paraná. Es una vía comúnmente utilizada por la población, aunque fue construida con el fin de agilizar la circulación de mercancías, ya que permite el acceso de camiones a varias de las principales empresas de la zona: Cargill, Unilever y el frigorífico Paladini, entre otras. A partir de la construcción de la planta, para dirigirse desde Ibai Ondo hasta Santa Inés es obligatorio realizar ese trayecto.

El barrio Santa Inés se sitúa en el sur de la ciudad, sobre el límite este con la localidad de Alvear. Viven allí aproximadamente 120 familias. Al igual que Ibai Ondo, se compone de dos sectores claramente diferenciados. El sector principal (Santa Inés A) del barrio corresponde a cuatro manzanas ubicadas entre las calles Gaboto, Artigas, Matienzo y Río Paraná (Figura 40). Es el sector de ocupación más antiguo. El paisaje aún conserva la apariencia de un espacio rural, a pesar de la existencia de viviendas en el lugar, por más de 100 años. En su mayoría las casas son de material y los habitantes poseen registro de propiedad de las mismas, a excepción de algunas más nuevas que han sido construidas sobre terrenos ocupados. El barrio cuenta con conexión eléctrica y acceso a agua de “pozo”. No hay agua potable ni gas natural.

¹⁴⁶ Pedro, vecino de Ibai Ondo. Vive en el barrio con su familia desde el año 2018. Es miembro de la actual Vecinal.



Figura 40. *Barrio Santa Inés*
Capturas propias, 9 de diciembre de 2024

El segundo sector (Santa Inés B) se ubica haciendo una “L” en relación al primero (Figura 30). En la esquina permanece un viejo desarmadero, que oficia de referencia obligada cuando uno llega al lugar. Actualmente se encuentra casi integrado al predio de la empresa, ya que el propietario se negó a vender esos terrenos a Cargill. Más abajo, en dirección al río, sobre la calle Río Paraná se sitúan un conjunto de viviendas dispersas en los terrenos lindantes a la planta. Se trata de construcciones más informales, dónde la conexión eléctrica es más inestable (Figura 41).



Figura 41. *Barrio Santa Inés, fin de la calle Río Paraná*
Captura propia, 9 de diciembre de 2024

El área principal del barrio había sido loteada hacia la década de 1970 como barrio Residencial (Figura 42). Sin embargo, representantes de la actual vecinal afirman: “estas

cuatro manzanas siempre fueron barrio”. “[...] Acá siempre hubo gente, alrededor era todo quinta [...]” (Comunicación personal, 17 de junio, 2024).



Figura 42. Folleto de la inmobiliaria Alfredo Laborde y Cía. Década de 1970
Fuente proporcionada por una de las primeras familias propietarias del barrio Santa Inés

La historia de vida de las familias más antiguas del barrio documenta la afirmación de la vecinal. Claudia nos comparte su historia familiar: “[...] La casa dónde yo vivo ya tiene casi 100 años de construida [...] yo vine a vivir en el 82, pero mi marido está desde el año 78 viviendo ahí”, señala (Comunicación personal, 17 de junio, 2024)¹⁴⁷; y agrega que la primera propietaria de ese inmueble era dueña de uno de los tambos más reconocidos del lugar. En el mismo sentido, Analía¹⁴⁸, reconoce que la casa dónde vive tiene más de 100 años. Su familia la compró cuando decidieron mudarse allí en el año 1984. También en el otro sector del barrio se identifican viviendas de más de 50 años de antigüedad.

De acuerdo a las historias documentadas, podemos inferir que estas primeras viviendas se habían construido en un área dónde 50 años atrás predominaban actividades productivas como la cría de animales, la producción lechera (tambos) y frutihortícola. En ese contexto, el barrio formaba parte de un amplio espacio de quintas destinadas a actividades rurales. El mismo se extendía, de norte a sur, desde Avenida Alem a calle Río

¹⁴⁷ Claudia vive en el barrio Santa Inés desde la década de 1980, junto a su esposo. Actualmente es miembro de la Comisión Vecinal.

¹⁴⁸ Analía se mudó al barrio Santa Inés a mediados de la década de 1980. Toda su familia se dedicaba a la producción frutihortícola. Actualmente forma parte de la Comisión Vecinal.

Paraná, y, de este a oeste, desde la vieja Ruta 9 (ahora Ruta 21) hasta dar con la costa del río. Como señalamos en el capítulo anterior, esa era la impronta del paisaje ribereño que continuaba en los pueblos costeros. Actualmente algo de aquella historia constitutiva sobrevive en la imagen de Santa Inés.



Figura 43. *Quintas familiares, Santa Inés, VGG*
Captura propia, 9 de diciembre de 2024

A pesar de que ha sido censado como Barrio Popular (ReNaBaP, 2024), desde la perspectiva de la vecinal, las condiciones habitacionales y socioeconómicas del conjunto de la población no expresan estrictamente esa categoría. Algunos pobladores se dedican a la quinta y/o a la pesca artesanal, pero principalmente, el barrio se compone de familias de trabajadores de otros oficios independientes (como carpintería, herrería, gastronomía, etc.) y/o empleados de comercio o alguna industria de la zona. Solo acreditamos la existencia de dos vecinos/as que trabajaron en Cargill. Al recorrer el espacio se observa que muchas de las casas poseen amplios terrenos donde aún se cultivan algunas especies de hoja y se crían animales, a pesar de que las familias, en su mayoría, no tienen como ingreso principal las actividades productivas.

Al igual que Ibai Ondo, el conjunto de las plantaciones que integran el barrio se recubren de una película gris. Además, en las pocas calles asfaltadas que rodean la empresa se acumulan semillas y pelles que dejan a su paso el sinfín de camiones que circulan por el barrio y/o son emanados desde la planta de producción (Figura 44).



Figura 44. *Granos y pellet de soja. Barrio Santa Inés, VGG*
Captura propia, 9 de diciembre de 2024

Sin embargo, la acumulación de granos y spellet no es la única consecuencia de su cercanía a la planta. Lo que más llama la atención al permanecer en el lugar es el sonido ininterrumpido y las vibraciones que se generan desde la fábrica. Entre otras consecuencias, la vibración produce roturas en las construcciones, agrietando las casas. No hemos observado ese fenómeno -o no al menos con esa intensidad- en los otros barrios aledaños.

Bajo Paraná

Bajo Paraná es un barrio popular que se ubica en el límite este de la localidad de Alvear, sobre el único segmento de costa que no ha sido destinado al desarrollo industrial. Es también conocido como Bajo Alvear o Bajada el Espinillo. Con esta última denominación se encuentra inscripto en el Registro Nacional de Barrios Populares (2023)¹⁴⁹. El espacio se circunscribe a los límites del río Paraná y el predio de la aviación, hacia el este y oeste, respectivamente; al barrio Santa Inés, hacia el norte (límite con VGG) y, finalmente, a las instalaciones de Punta Alvear, en su extremo sur (Figura 45).

¹⁴⁹ A los fines de este trabajo seleccionamos la denominación de “Bajo Paraná” por ser el modo en que lo denominan las personas entrevistadas y a fin de distinguirlo de otro territorio de pescadores conocido popularmente como “El Espinillo”, ubicado en las islas del río Paraná, frente a la ciudad de Rosario. “Antes le decían El Espinillo porque toda la calle así era de tierra, estaba lleno de espinillo hasta la bajada. Después como hicieron la calle Río Paraná, le pusieron Bajo Paraná, porque esta al fondo de esa calle” (Registro de campo, 10 de junio de 2023).



Figura 45. *Bajo Paraná, Alvear*

Elaboración propia en base a Google Earth, 5 de junio de 2024

Fue en Bajo Paraná dónde dimos inicio al trabajo de campo. Como señalamos en el primer capítulo, no sabíamos de su existencia, ni tampoco de su locación entre ambos puertos de Cargill. El único ingreso con el que hoy cuenta el barrio es el acceso que continúa por calle río Paraná: un camino de ripio que acondicionó la Comuna durante la última década. Donde el camino se bifurca, hay que descender hacia mano derecha hasta llegar a una pequeña plaza, «la plaza del Bajo». En ese sitio, el Paraná se contempla en su esplendor. La vista desde las casas es invaluable, así como su acceso directo al río (Figura 46).



Figura 46. *Costa que se extiende detrás de la Plaza del Bajo*

Captura propia, 8 de marzo de 2024

Se trata de un territorio transitado por más de 50 años por trabajadores/as de la zona, que frecuentaban el lugar para pescar. Siempre constituyó una referencia obligada para la compra de pescado fresco. Más adelante, se construyeron algunos «ranchos» sobre la ribera para uso de fin de semana, de familias de Alvear y VGG. Durante las últimas dos décadas muchas de aquellas viviendas dejaron de utilizarse con fines recreativos y fueron habitadas por familias que comenzaron a asentarse de forma permanente desde hace ya casi 40 años¹⁵⁰.

El espacio reúne las características de un Barrio Popular, de acuerdo a las condiciones socioeconómicas de la población y su situación habitacional (ReNaBaP, 2024). Viven en el lugar entre 80 y 100 familias¹⁵¹. El proceso que le dio origen proviene del crecimiento, a lo largo de las generaciones, de las dos primeras familias que llegaron al lugar. Por fuera de ese grupo se identifican otras personas que arribaron desde localidades cercanas, como VGG y Rosario, fundamentalmente durante los años de «Pandemia» (2020-2022) (Registro de campo, 2023).

Actualmente es posible reconocer dos sectores de ocupación: las viviendas alojadas sobre la costa del río y una segunda línea de construcciones (más nuevas) sobre el sector superior de la barranca. Las primeras corresponden a urbanizaciones más antiguas (muchas de ellas ex casas de fin de semana), en su mayoría construidas con materiales de mayor calidad. Por el contrario, el segundo sector resulta de un proceso de crecimiento poblacional y expansión territorial del barrio “barranca arriba”. Allí las condiciones de las viviendas y el acceso a los servicios son mucho más precarios e informales, en relación a las primeras.

La población cuenta con acceso a los servicios básicos de agua (no en todas las propiedades) y electricidad, aunque en condiciones insatisfactorias. El tendido eléctrico llega hasta el Bajo. Originalmente algunas viviendas tenían su medidor, sin embargo, vecinos aseguran que el servicio empeoró luego de la llegada de la empresa: “Nosotros pagábamos la luz. De Gálvez teníamos luz y cuando Cargill saca todos los cables y nos dejaron sin luz a nosotros” (José, comunicación personal, 4 de abril, 2023). Luego de eso

¹⁵⁰ Algunos testimonios recogidos durante el trabajo de campo mencionan que, a partir de la llegada de Cargill, se “corrió la voz” de que “en el bajo no había quedado nada”, que las casas las habían desalojado.

¹⁵¹ El ReNaBaP registró para 2023 la residencia permanente de 44 familias. Sin embargo, los vecinos entrevistados hablan de la existencia de 100 familias. Las autoridades comunales estipulan que allí viven 80 familias (Registro de campo, 2023).

fueron los propios vecinos quienes se ocuparon de numerar las casas para hacer el pedido de los medidores y reclamar por la formalización del suministro, aún pendiente.

Hay perforaciones de agua, pero “está contaminada” (Registro de campo, 28 de febrero de 2023)¹⁵². Atendiendo a una demanda histórica, desde el año 2023, la Comuna suministra el agua potable a partir de la colocación de dos tanques comunitarios de 10.000 litros, en un “esfuerzo” conjunto del Estado con la Fundación Cargill (Comuna de Alvear, 28 de diciembre de 2022). A pesar de ello, esto no termina de suplir el acceso a este derecho humano fundamental.

Si bien, para el conjunto de la población de la zona el sitio es reconocido históricamente como una “bajada de pescadores”, no todas las familias que residen actualmente en el lugar se dedican a dicha actividad. Estimamos que aproximadamente un 20% de ellas sostienen la pesca artesanal como actividad económica principal¹⁵³. Algunos de estos pescadores y pescadoras se nuclean en una Cooperativa de Trabajo¹⁵⁴, otros forman parte de un segundo grupo no registrado formalmente.

¹⁵² Como contraparte, las autoridades comunales cuestionan el accionar de los vecinos, refutando que “ahora si tienen agua potable y no la quieren usar” (Dora, comunicación personal, 28 de febrero, 2024) y aseguran haber realizado exámenes toxicológicos que garantizan su calidad.

¹⁵³ Se trata de un porcentaje estimativo dado que el hecho de vivir en la costa del río hace que la actividad pesquera constituya un recurso económico disponible para la mayoría de las familias que habitan allí -más aún en contextos de crisis- sea que éstas provengan o no de una tradición familiar vinculada a la pesca artesanal o dispongan del “carnet de pesca” que formaliza la inscripción en el Padrón único de pescadores de la provincia de Santa Fe.

¹⁵⁴ Al momento de realización del trabajo de campo, encontraba en vigencia la Cooperativa de Trabajo Alvear Ltda. La misma cuenta con más de 10 años de desarrollo en la región. Nuclea principalmente pescadores de las ciudades de VGG, Alvear, Gral. Lagos y Arroyo Seco, aunque esta actividad no resulta excluyente. De acuerdo al relato de su presidente, el reconocimiento formal se vio “demorado” durante 12 años por razones políticas. La iniciativa fue retomada durante los últimos años, consiguiendo la personería jurídica en 2023.



Figura 47. *Pescadores. Bajo Paraná, Alvear*
Captura propia, 8 de mayo de 2024

El carácter informal que presenta el sector pesquero; las desiguales condiciones para la comercialización del producto; la carencia de una infraestructura adecuada para la generación de valor agregado; sumado a las transformaciones ambientales que afectan la disponibilidad del recurso, contribuyen a que la pesca ya no represente la única fuente de ingreso de las familias. En consecuencia, el ingreso mensual se complementa con otras actividades laborales como el trabajo doméstico; la cría de animales; trabajos estacionales de la comuna de Alvear¹⁵⁵; oficios y programas sociales como el Potenciar Trabajo o Potenciar Pesca¹⁵⁶. A partir de 2024 muchos de estos incentivos se vieron disminuidos.

A diferencia de los barrios Ibai Ondo y Santa Inés, en el Bajo no hay una traza urbana organizada en manzanas. La mayoría de las casas se suceden sobre una única calle que va desde el ingreso hasta su desembocadura en el río (Figura 48). A medida que decrece el ancho del camino también lo hacen las condiciones habitacionales de las viviendas. Las primeras propiedades presentan mejores condiciones de infraestructura. A medida que uno se adentra en el camino, se advierten condiciones de vida más precarias,

¹⁵⁵ Las autoridades de la Comuna mencionan que actualmente entre 10 y 12 personas del Bajo Paraná realizan tareas laborales en la Comuna, “cortando pasto, en obras públicas”, entre otras (C. Pighin, comunicación personal, 28 de febrero, 2024).

¹⁵⁶ Luego de la bajante histórica del río Paraná (2020) el Programa nacional Potenciar Trabajo alcanzó a las y los pescadores artesanales afectados. Esto permitió acceder a un salario social complementario a aquellos/as pescadores/as que estaban inscriptos en el Registro Nacional de la Agricultura Familiar (ReNAF) o que disponía del carnet provincial de pesca vigente, además de cumplir con los requisitos solicitados para inscribirse en el programa Potenciar Trabajo.

viviendas de menor tamaño, sin distribución de espacios, en condiciones de deterioro o construidas con materiales informales.



Figura 48. *Calle principal, Bajo Paraná, Alvear*
Captura propia, 9 de diciembre de 2024

Como suele suceder en los barrios populares, la calle es el espacio de uso común dónde la gente pasa gran parte del tiempo, más que una vía para el tránsito de vehículos. Las calles del Bajo siempre están pobladas de jóvenes, ancianos/as e infancias. En las características de las viviendas predomina la impronta de una comunidad de escasos ingresos económicos. Sin embargo, se distingue de la imagen de los barrios populares situados al interior de las grandes ciudades. Por el contrario, la fotografía del paisaje expresa su vinculación con el río y la actividad pesquera. A la primera vista, las canoas superan en números a los vehículos. Aquellas que ya entraron en desuso también forman parte del paisaje, sujetas al olvido o la falta de recursos para llevarlas a flote.

De este modo, aquella «alteridad» -a los ojos de quién investiga- es configurada y significada como el «territorio en conflicto». Un espacio que se destaca por su carácter hidrosocial, en tanto se constituye a partir de su imbricada relación con el río y el ambiente ribereño. En el andar de la investigación fuimos construyendo en-desde ese territorio el sujeto de la investigación e intentamos aproximarnos a su complejidad constitutiva. Si bien Cargill hegemoniza el proceso de producción de este territorio, es preciso reconocer la diversidad de «realidades» que lo componen.

En sintonía con las características presentadas, la genealogía del conflicto asume una singularidad en cada uno de estos escenarios. No hay una cronología precisa sobre el conjunto de los acontecimientos. Hay hechos simultáneos e inconexos. No hay un proceso de resistencia unificado. A sabiendas que el análisis será profundizado en los próximos capítulos, a continuación, nos limitaremos a realizar un breve recuento de algunos hechos transversales, a fin de situar al lector/a en el devenir de los acontecimientos.

Genealogía de los acontecimientos

Las gestiones para la instalación del emprendimiento de la multinacional comenzaron públicamente en junio del año 2003, cuando ingresó al CD VGG una nota suscripta por una familia de la ciudad en la que se solicitaba el cambio de uso del suelo en los terrenos de su propiedad. A partir del mes de agosto, el Poder Ejecutivo Municipal dio inicio un proceso de deliberación legislativa para la rezonificación del área con el objetivo de ampliar el distrito industrial en ese sector de la ciudad.

El 6 de noviembre el periódico La Nación incluyó entre sus titulares lo que parecía un hecho consumado: “Cargill invertirá en Santa Fe” (La Nación, 2003). La noticia hacía referencia a una reunión realizada dos días antes en la sede de la gobernación provincial de la ciudad de Rosario, dónde una importante comitiva integrada por el presidente de Cargill, Héctor Marsili; el gerente de Relaciones Institucionales de la firma, Hugo Krajnc, y el gerente del área Rosario, Daniel Vázquez, se habría reunido con las autoridades provinciales para presentar el auspicio proyecto. Participaron de la reunión el gobernador Carlos Reutemann; el vicegobernador, Marcelo Muniagurria; el intendente de VGG, Pedro González y la intendenta electa de esa ciudad, Graciela Bonomelli.

Luego de casi un año de deliberaciones, avances y retrocesos en el recinto municipal, la empresa logró la habilitación del proyecto. El 27 de mayo de 2004, la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable de la provincia de Santa Fe (SMAyDS) aprobó el Informe Técnico Preliminar de la Evaluación del Estudio de Impacto Ambiental (ITPEIA) presentado por Cargill S.A.C.I. Ese acontecimiento habilitó la puesta en funcionamiento del complejo, que inició sus actividades a partir del año 2005.

Durante la siesta del 5 de mayo de 2006, en el km 408 del río Paraná, sobre la costa de la ciudad de VGG amarró el primer buque. Se trataba de un barco de gran porte, con bandera panameña, que esperaba ser cargado con aceite o harina de soja con destino a los puertos de Europa (Martino, 2006). De esta manera, la empresa transnacional Cargill S.A.C.I

inauguró la primera terminal portuaria en VGG y comenzó a escribir un nuevo capítulo en la historia del desarrollo agroindustrial en el corredor sur del Área Metropolitana de Rosario.

Las autoridades de la firma anunciaron que Cargill VGG sería “la mayor terminal del mundo” (Agrodiario, 2006) entre las de su dominio, con una capacidad instalada para procesar 6.600 toneladas diarias, almacenar 200 mil toneladas de porotos de soja, 105 mil de harina y pellet de soja y 37 mil toneladas de aceite crudo desgomado. Durante el corte de cintas, Ricardo Echegaray, director general de Aduana, destacó que la puesta en marcha del puerto de Cargill era un “hecho de trascendencia para la región y para el país” (Agrodiario, 2006). De la misma manera, el ex intendente de VGG, Pedro González, celebró el proceso que tuvo a su gestión como protagonista y enfatizó: “Hoy es un día importantísimo para Villa Gobernador Gálvez [...] Este barco que partirá con nuestra carga hacia España abre un promisorio camino para la región” (Agrodiario, 2006).

Tanto el proceso de rezonificación a escala municipal, como la aprobación de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable de la provincia y la habilitación del puerto, por parte de la Dirección de Vías Navegables a nivel nacional, dieron pasó a la instalación de la empresa. A contramarcha de los buenos augurios, la construcción del complejo generó tensiones y abrió un escenario de disputa por el uso del territorio costero fluvial, dada la preexistencia de los barrios Ibai Ondo, Santa Inés y Bajo Paraná. Como síntesis de ese proceso se fue configurando lo que aquí hemos denominado como «territorio en conflicto».

Frente al avance de los procesos de dominación, el territorio emergió también como espacio de resistencia, a partir de un conjunto de acciones que se desarrollaron de forma desarticulada, aunque simultánea, en los tres escenarios de conflicto.

En esa dirección, un primer capítulo del proceso de resistencia se inició con el objetivo de detener el primer proyecto para el cambio de uso del suelo en VGG. Allí tuvieron centralidad las acciones llevadas adelante por las y los concejales opositores al proyecto de rezonificación, así como la participación de organizaciones ambientalistas y el Colegio de Arquitectos de la provincia de Santa Fe- Distrito II (CAPSF). Asimismo, abonaron a ese proceso las iniciativas de organización de los vecinos y vecinas de Ibai Ondo y, en menor medida, del barrio Santa Inés, y las manifestaciones públicas en contra del proyecto de Cargill. Paralelamente, hubo un proceso silencioso de resistencia por parte

de los propietarios y propietarias de los inmuebles que la empresa tuvo la intención de comprar. Enfrentar las coerciones y negarse a la venta, es comprendido aquí como parte de un proceso de resistencia a abandonar el lugar.

A partir de la construcción del puerto se incorporan al conflicto un grupo de familias pescadoras del Bajo Paraná. Como parte de una controversia que se abrió a partir de la extensión del puerto sobre la cancha de pesca y del inicio del dragado del canal, comenzó un proceso de confrontación y negociación entre los pescadores y la empresa que se sostuvo de manera conflictiva por más de una década. En paralelo, continuó en el marco del CD el proceso de resistencia a la segunda etapa de rezonificación y venta de calles públicas a la empresa.

Promediando el año 2007 registramos algunas primeras denuncias de los vecinos de Ibai Ondo por la polución producida por la planta y el puerto. Además, se libró en el CD la última batalla para evitar la rezonificación de un área destinada a la construcción de un puente aéreo desde Alvear a VGG. Los pescadores sostuvieron la conflictividad con la empresa que enviaba las dragas cada vez más cerca de la zona de pesca. Hacia el 2011 la empresa anunció que dragaría sostenidamente durante un año, anulando la actividad pesquera. Las familias de pescadores/as irrumpieron en el espacio público y bloquearon el ingreso de los camiones a la fábrica. El conflicto tomó una nueva dimensión para los habitantes del Bajo. Los referentes fueron judicializados por Cargill.

Hacia el año 2015, en Ibai Ondo, el saldo de un proceso organizativo promovido por María Angélica, última presidenta de la Vecinal, llevó a la presentación de una demanda judicial, a la que se suman numerosas familias. Se realizaron las primeras denuncias federales. La demanda principal se articuló en torno a los problemas generados en la salud. Tras la pandemia, en 2021, tuvo lugar la audiencia judicial por aquella controversia, sin mayores resultados para los querellantes. También en el Bajo comenzaron a presentarse recursos de amparo. Allí se incluyó la demanda por la obstrucción de sus actividades laborales, además de los riesgos para la salud agravados por su locación entre los puertos.

En 2023 un grupo de vecinos de Santa Inés, movilizados por las carencias del barrio y la situación que genera cotidianamente vivir en ese sitio frente a la empresa, asumieron la conformación de la Vecinal. Hasta entonces la enemistad de algunos vecinos con la empresa y la existencia de conflictos se había resuelto en el ámbito interpersonal. A partir

de la conformación de la vecinal comenzó a trabajarse colectivamente a partir de reuniones y asambleas. Los vecinos por primera vez testificaron contra la empresa. En los tres casos el proceso judicial continúa¹⁵⁷.

¹⁵⁷ Por resguardo al proceso judicial en curso tomamos la determinación de no hacer referencia al desarrollo de este proceso en el presente.

CAPÍTULO 5. COLONIZACIÓN DEL TERRITORIO Y PRIMERAS RESISTENCIAS EN VILLA GOBERNADOR GÁLVEZ: LA BATALLA DE IBAI ONDO

“Fue una cosa de mucho atropello. [...] Colonizando, como hacen, como las bacterias dentro de una placa de Petri”¹⁵⁸

En el presente capítulo se parte de un proceso de indagación que intentó responder a algunas preguntas surgidas al inicio de la investigación: ¿Qué camino recorre una planta agroindustrial y un puerto de aguas profundas para instalarse en el territorio costero fluvial del AMR? ¿Por qué Cargill escogió la ciudad de VGG para su expansión hacia el sur? ¿Qué acciones y qué actores permitieron su emplazamiento?

Tras esos interrogantes, se analiza el proceso de «colonización del territorio» desplegado por Cargill tras su arribo al corredor sur del AMR, así como las primeras acciones de resistencia articuladas en VGG con el fin de evitar su instalación en el lugar. En esa dirección, se describe el proceso político-legislativo que generó las condiciones para el establecimiento del proyecto de Cargill en VGG y se analizan las acciones desplegadas por la empresa para el dominio del espacio fuera del ámbito legislativo.

Alcira Argumedo (2009) postula que «lo político» “expresa la síntesis de las contradicciones históricamente determinadas, que dan cuenta tanto de la pugna entre intereses económicos concretos como de precisas pertenencias y aspiraciones sociales y culturales que actúan como núcleos de unidad política, ideológica e histórica [...]” (p, 216). Desde esta concepción lo político no puede reducirse a «la política» o su instrumentación en el ámbito formal institucional y mucho menos a lo «legal». Siguiendo dicha postura, en este trabajo “lo político” no se reduce a las acciones producidas en el Concejo Deliberante (aunque las incluye), sino al conjunto de las relaciones de poder que se dirimen tanto puertas adentro como por fuera del recinto legislativo.

Para la elaboración de este capítulo realizamos entrevistas en profundidad a ex funcionarios/as y concejales que participaron del debate legislativo; a vecinos y vecinas de los barrios Ibai Ondo y Santa Inés de VGG, afectados directamente por el proceso de rezonificación; y a representantes de organizaciones ecologistas que se vieron implicadas

¹⁵⁸ M. Bernal, comunicación personal, 5 de diciembre, 2023.

en el conflicto¹⁵⁹. En paralelo, recurrimos al análisis de documentos oficiales (ordenanzas y resoluciones) del CD VGG y de la provincia de Santa Fe; informes elaborados por el Colegio de Arquitectos de la provincia de Santa Fe y del Taller Ecologista de Rosario. En su mayoría, las fuentes documentales fueron proporcionadas por los sujetos entrevistados. También se relevaron fuentes periodísticas locales correspondientes al período 2003-2007. Es importante destacar que al iniciar este trabajo no existían estudios académicos preexistentes sobre el proceso de instalación de la empresa que nos sirvan como antecedente. Las diversas fuentes trabajadas nos permitieron reconstruir la cronología del proceso analizado, así como problematizar los sentidos y representaciones atribuidas al mismo por parte de los diferentes actores implicados en el conflicto.

El dominio del territorio y las dinámicas de despojo territorial han sido intrínsecas al capitalismo desde su génesis (Marx, [1867] 2009). Tras el fin de la modernidad, las huellas de la herida colonial fueron recreadas con la misma voracidad a partir de nuevos dispositivos de «colonialidad del poder» (Quijano, 2000). Santiago Castro-Gómez (1998) da cuenta de cómo el colonialismo territorial y nacionalista de la modernidad ha desembocado en un colonialismo posmoderno, global y desterritorializado, en el cual las prácticas coloniales e imperialistas no desaparecieron, sino que tan solo cambiaron su naturaleza, su carácter, su *modus operandi* (citado en Aichino, Ávila, y López, 2015). Esto nos permite reflexionar acerca de las limitaciones que se encuentran al momento de ejercer prácticas soberanas en los territorios locales, ya sea en término de los Estados Nacionales y/o en proyectos de autodeterminación de los pueblos.

La noción de «colonización» aquí utilizada, emerge, en primer lugar, como elaboración de una de las personas entrevistadas, quien recurre a la misma (en su acepción biológica referida a la reproducción de microorganismos) para describir el modo en que se había multiplicado exponencialmente los dominios de Cargill sobre el barrio Ibai Ondo. Sin embargo, en función del marco teórico descrito, la hemos recuperado y resignificado como categoría teórica desde la perspectiva de la Ecología Política Latinoamericana. Entendemos junto a Machado Araoz (2013), que “en términos ecológico-políticos, el neoliberalismo expresó la configuración de un nuevo proyecto de gubernamentalidad neocolonial orientado a reorganizar la apropiación desigual de la Naturaleza y a

¹⁵⁹ En el caso de los vecinos y vecinas la identidad de las personas entrevistadas ha sido reemplazada por nombres de fantasía para mantener su anonimato. Solo conservamos los nombres propios en el caso de los ex funcionarios públicos y de aquellas personas que actualmente no se encuentran con vida.

reasegurar la sostenibilidad de la acumulación a escala global” (p. 125). En esa dirección, abordamos el avance de Cargill sobre el territorio costero fluvial del AMR como parte de un proceso de «colonización del espacio», inscripto en un nuevo ciclo de recolonización de América Latina, que desde los años setenta enlaza nuestros territorios a una dinámica de producción diferenciada, desigual y fragmentada del espacio estratégico (Herrera Santana, 2019).

Cambios en el uso del suelo y transformaciones socioterritoriales

El 5 de junio de 2003 ingresó al CD VGG una nota suscripta por la familia Araya, dirigida al intendente municipal, donde los interesados solicitaban que los terrenos de su propiedad, como “habían sido objeto de una opción de compra”:

[...] resulten aptos, habilitados y autorizados para ser destinados a la construcción de plantas de procesos continuos de productos agroindustriales, puertos de embarque y desembarque de diversos productos derivados y vinculados con la producción agropecuaria, obras de infraestructuras para playas de estacionamiento de camiones y libre tránsito de camiones [...]. (Expediente 2.421/2003 CD VGG)

En función de aquella “opción de compra”, y considerando el Código Urbano Municipal aprobado según la Ordenanza municipal 1.144/1995, se solicitó al gobierno municipal contemplar la adecuación de la zonificación pertinente a los inmuebles involucrados (Figura 49)¹⁶⁰.

¹⁶⁰ De acuerdo con lo explicitado el dictamen (en minoría) de la Comisión de Estudio del Código Urbano, ingresado a Mesa de Entrada del CD de VGG el 22 de octubre de 2003, la nota ingresada al CD no siguió un protocolo formal ya que no presentaba sello de ingreso de Mesa de entradas. Tampoco se explicitó en el documento quien sería el comprador (Expediente 2.394/2003 CD VGG).

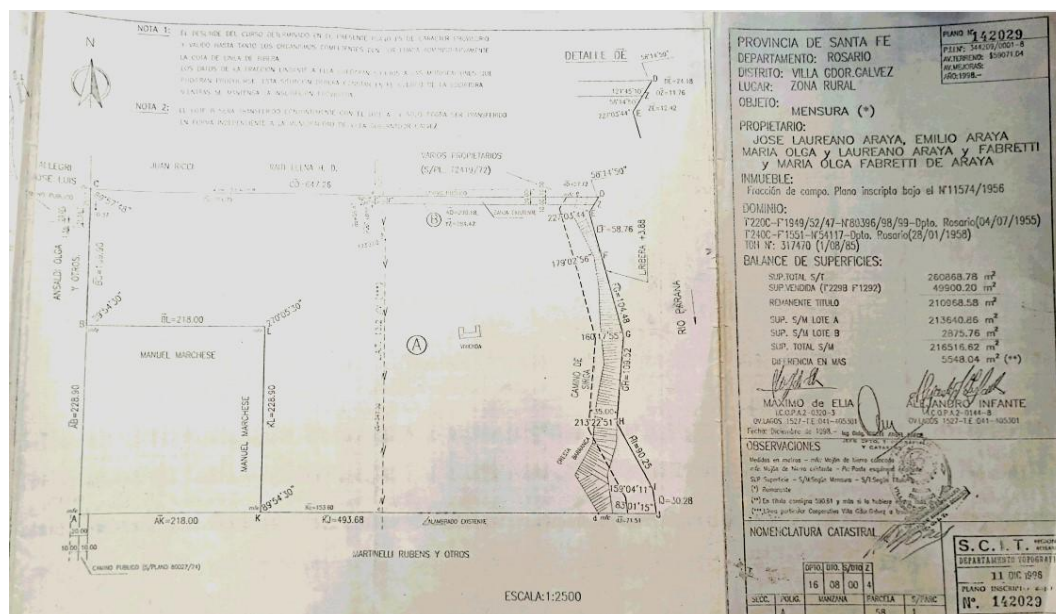


Figura 49. Inmueble propiedad de la familia Araya. Plano 142029, VGG

Fuente: Expediente 2.394/03, CD VGG¹⁶¹. Imagen mejorada mediante Inteligencia Artificial (IA)

En relación a esta operación de compra, una de las vecinas del barrio Santa Inés, afirma: “Se tomaron el trabajo de contactarlo al Dr. Araya que estaba en EEUU y a los otros quinteros no les quedó otra que vender. O vendían o lo expropiaban. No tuvieron otra oportunidad” (Analía, comunicación personal, 9 de diciembre, 2024).

En respuesta a la demanda solicitada, el 20 de agosto del año 2003, el Departamento Ejecutivo Municipal elevó a consideración del Concejo el proyecto de Ordenanza 1.561/2003 para la modificación del Código Urbano Municipal (Expediente 2.394/03 CD VGG). Mediante el mismo se propuso el cambio de uso del suelo de dos distritos urbanos que serían re categorizados como suelo de uso Industrial.

Si bien no se explicitaba quien sería el comprador, el proyecto desató un amplio debate en el ámbito social y político ya que el predio elegido para su localización correspondía a un distrito de Fin de Semana ubicado en el extremo sureste de la ciudad sobre la ribera del río Paraná. De acuerdo a la normativa relativa al uso del suelo -Código Urbano Municipal¹⁶² (CUM)- vigente a la fecha en dicho municipio, era legalmente «imposible»

¹⁶¹ Las figuras utilizadas en este capítulo corresponden a la copia del Expediente 2.394/03 perteneciente al archivo personal del ex concejal de VGG Luis Sánchez. Las notas y resaltados son de su autoría. La documentación nos fue proporcionada por su propietario en el marco de la entrevista realizada y fue autorizada su publicación como parte de esta tesis.

¹⁶² Aprobado por Ordenanza 1.144/1995 CD VGG.

habilitar en ese lugar un complejo industrial de esas características, excepto que la zona fuera re zonificada. Y eso fue lo que aconteció.

Como ya hemos señalado en los capítulos anteriores, la deslocalización productiva del capital ha derivado en una dinámica de fragmentación de los territorios regionales y de hipermovilidad de los flujos a través de infraestructuras que interconectan pequeños nodos como partes constitutivas de una misma totalidad: el territorio global. En ese proceso “la circulación requiere de condiciones indispensables para su desenvolvimiento: un marco de desregulación que desintegre las barreras legales a la libre circulación y un complejo de infraestructura y logística que supere las barreras físicas” (Álvarez, 2021, p. 43). La modificación del CUM de la ciudad de VGG y las transformaciones territoriales acontecidas durante el proceso de rezonificación constituyeron una experiencia concreta en ese sentido, que allanó el camino para el avance de la infraestructura extractivista mediante la supresión de los obstáculos legales que lo impedían.

El área seleccionada para el establecimiento de la nueva infraestructura agroindustrial y portuaria correspondía a los distritos catalogados como Fin de Semana 1 (FS1) y Defensa y Recreación 5 (DyR5)¹⁶³. Se trataba de un territorio que integraba una amplia zona de quintas, utilizada para la producción frutihortícola y cría de animales, con presencia de algunas viviendas dispersas. El área lindaba con un conjunto de urbanizaciones -entre ellas residencias de fin de semana y viviendas familiares de uso permanente- situadas allí por más de 30 años, así como otras en proceso de desarrollo. El territorio en cuestión limitaba en su costa norte con el barrio Ibai Ondo; hacia el oeste y el sur, respectivamente, con dos sectores del barrio Santa Inés y hacia el este con el río Paraná (Figura 50).

¹⁶³ De acuerdo al Código Urbano Municipal vigente a junio de 2003, los distritos FS1 y DyR5 pertenecían a la categoría de distritos urbanos “regulares” (4.2.1). El primer caso se suscribía a la subcategoría de distritos regulares “sin algunos servicios públicos” (b); el segundo, a la de “distritos urbanos especiales” (c).

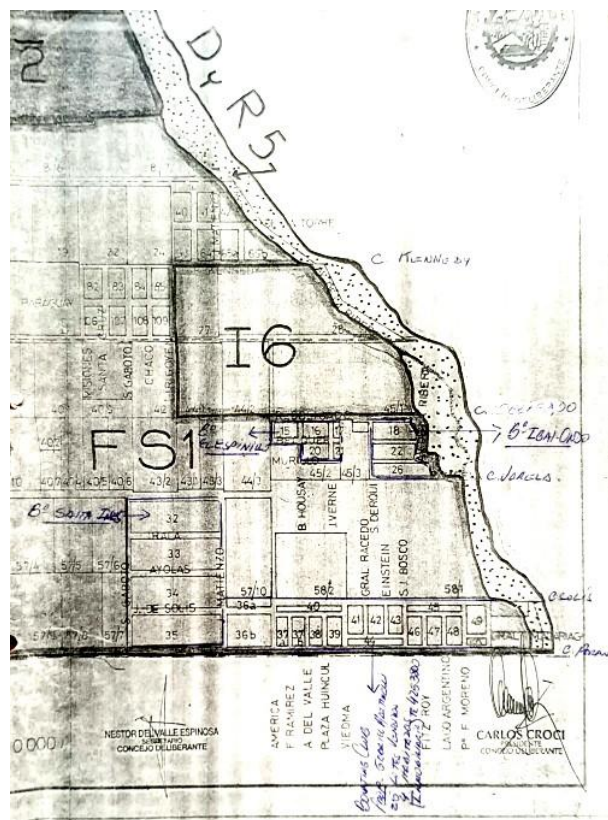


Figura 50. Delimitación de Distritos Industrial 6 (I6) y Fin de Semana 1 (FS1) hasta del 6 de noviembre de 2003

Fuente: plano anexo al Expediente 2.394/2003, CD VGG. El extremo derecho (este) corresponde al límite natural del río Paraná

El área natural que se extendía sobre la costa, correspondiente al distrito DyR5 (figura 50), era reconocida como Zona de Reserva Ecológica y Área Protegida (Ordenanza 1.093/95) y había sido delimitada también como área de estudio por probable presencia de material arqueológico (Escudero et al., 2004). La misma es recordada por las y los pobladores de VGG como un área nutrida de una “gran arboleda”, “llena de pájaros”, “plantas de tunas” (Registro de campo, 2023, 2024). Diversos relatos rememoran la existencia de una cueva e incluso algunos afirman la presencia de vertientes de agua sobre la barranca.

Al hacerse público el tratamiento del proyecto, la preocupación de algunos vecinos no tardó en hacerse oír. En respuesta al reclamo, el entonces intendente Pedro González sentenció que VGG no era una “ciudad de fin de semana” (Carafa, 2003). Esta afirmación determinaba el lugar que ocuparían las costas de la ciudad, bajo la hegemonía los sectores dominantes del complejo agroexportador. Luego de más de un año de resistencia a la instalación, que implicó debates legislativos en el recinto municipal y acciones públicas de repudio, Cargill logró hacer pie en el corredor sur. El resultado fue la construcción de

un complejo agroindustrial y una terminal portuaria en VGG. El proyecto se complementaba con la adquisición y ampliación del puerto Punta Alvear de la localidad vecina, tras la quiebra de la firma Productos Sudamericanos. Tanto la instalación como la puesta en funcionamiento del emprendimiento dio lugar a la configuración de un conflicto socio territorial -sin precedentes en la región- que afectó y afecta a numerosas familias de ambos municipios.

De acuerdo a lo indagado, identificamos tres etapas en el proceso de transformación del espacio, desplegadas durante el período 2003-2007, que incluyeron: cambios en el uso del suelo (rezonificación), cesión de espacios públicos y la construcción de una obra vial de acceso al puerto.

- **Etapas 1 (2003-2004) - I rezonificación: cambio de uso del suelo de los distritos FS1 y DyR5.** Inició el 20 de agosto de 2003 con la presentación de la Ordenanza municipal 1.561/2003 para la modificación del capítulo IV del Código Urbano Municipal de VGG. Se ejecutó a partir del 6 de noviembre de 2003, luego de la aprobación de dicha ordenanza.
- **Etapas 2 (2004-2006) - II rezonificación y venta de calles públicas.** Incluyó la extensión del área delimitada como Distrito Industrial 6 (I6) y la desafectación de calles de dominio público municipal linderas a los terrenos adquiridos por Cargill.
- **Etapas 3 (2007) - III rezonificación y cesión de espacios públicos.** Comenzó con la presentación del Proyecto de Ordenanza de Rezonificación de la manzana 36 B Sección Catastral Nro. 14” (Expediente 3.044/2007) el 11 de septiembre de 2007 y de la Ordenanza 1.730/2007 (13 de septiembre de 2007) para una nueva modificación de los distritos FS1 y I6.

La primera etapa fue la más relevante en cuanto a las transformaciones suscitadas, dado que abrió paso al proceso de rezonificación. Durante su tratamiento se identifica el período de mayor confrontación, donde fueron expuestos los argumentos de los diferentes actores involucrados.

Durante el período transcurrido desde la presentación de la primera ordenanza de rezonificación en el CD hasta la puesta en funcionamiento de la planta industrial y el puerto de Cargill se libraron un conjunto de «batallas» tanto en el ámbito legislativo como en el espacio público, en rechazo al proyecto de la transnacional. Si bien no profundizaremos este aspecto en el presente capítulo, a los fines del análisis se reconoce,

para el caso de VGG, un proceso de resistencia que se articuló a partir de diferentes etapas, actores y objetivos.

La primera gran batalla fue impedir el cambio de uso del suelo para evitar la instalación de la empresa. Este objetivo fue primordial para los vecinos que se alertaron ante el anuncio del proyecto y se llevó adelante, en gran medida, a partir del tratamiento en el ámbito legislativo. En ese sentido, fue fundamental el rol de los actores políticos e institucionales que se opusieron a la aprobación del proceso de rezonificación, así como las manifestaciones públicas por parte de los vecinos y organizaciones. En simultáneo, a menor escala, en las inmediaciones del barrio Ibai Ondo, algunas familias también resistieron a las primeras acciones de desplazamiento, negándose a vender sus propiedades a la empresa. De este aspecto hablaremos en el transcurso del presente capítulo.

La segunda batalla, se articuló a partir del pedido de elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental, previo a la habilitación de la empresa, al que luego se adicionó la solicitud de un Estudio de Impacto Arqueológico. Finalmente, tras consolidarse la infraestructura industrial y portuaria en el territorio, se abrió una nueva etapa, con nuevos objetivos y actores que asumieron un proceso de resistencia articulada en función de la denuncia pública y judicial por los daños producidos. Estas dos últimas dimensiones serán profundizadas en el capítulo siguiente.

I zonificación

El proyecto de Ordenanza municipal 1.561/2003 propuso la modificación de los límites del distrito urbano Fin de Semana 1 y del distrito urbano especial Defensa y Recreación 5, disponiendo que parte de los mismos pasaran a integrar los distritos Mixto 3 (M3), Industrial 6 (I6), Defensa y Recreación 5, Fin de Semana 1 y Fin de Semana 2 (FS2) (Figura 51).



Figura 51. Rezonificación. Proyecto de Ordenanza 1.561/2003

Fuente: Expediente 2.394/2003, CD VGG. Imagen mejorada. El contorno anaranjado indica la propuesta de ampliación del distrito I6.

La rezonificación propuesta afectaba la fracción ubicada en la sección catastral 14, parcela 54/1, plano de Mensura 142029/1996 de la ciudad de VGG. La ordenanza proponía el cambio de uso del suelo de parte del distrito urbano y su integración al nuevo Distrito I6. Asimismo, un sector del (entonces) Distrito FS1 -por encontrarse ya habitado- permanecería como área de Fin de Semana, pasando a denominarse FS2 (Figura 51, resaltado en color verde). Este último sector correspondía al barrio Ibai Ondo. Como puede observarse en la siguiente figura (Figura 52), aquello significaba una considerable extensión del área industrial por sobre el espacio residencial de ese sector del municipio.



Distrito Industrial 6 (hasta diciembre 2003)

Ampliación del distrito Industrial 6
(Ordenanza 1.561/2003)

Figura 52. Extensión del Distrito Industrial 6 a partir de la Ordenanza 1.561/2003

Fuente: elaboración propia en base a los planos anexos al Expediente 2.394/03, CD VGG

Por medio de esta estrategia legislativa se buscaba allanar el camino para la instalación del complejo Cargill. Si bien el objetivo del proyecto de Ordenanza no fue explícito públicamente, el Ejecutivo Municipal argumentaba que, en VGG, existían zonas sobre la ribera del río Paraná que por la topografía del terreno eran “aptas para la construcción de puertos”; que un emprendimiento de este tipo traería como consecuencia la radicación de industrias y que las mismas generarían “manos de obra de todo tipo a VGG y localidades cercanas” (Expediente 2.394/2003 CD VGG).

Para el tratamiento de la Ordenanza se creó la Comisión de estudio y proyectos del Código Urbano de VGG (Ordenanza 1.144/03), con el fin de asesorar a la Comisión de Planeamiento y Urbanismo, órgano ejecutor del proyecto. Entre los legisladores y legisladoras fue minoritaria la presencia de opositores/as¹⁶⁴, aunque su rol fue fundamental en esta primera etapa del conflicto en la cual el ámbito legislativo se constituyó en uno de los principales campos de disputa: primero, para esclarecer el proyecto en puerta; segundo, para detener el proceso de rezonificación.

En la entrevista realizada para este trabajo, Luis Sánchez, concejal de VGG durante el período 1997-2009¹⁶⁵, rememora:

Lo de Cargill se produce ese año, 2003 [...] Había entrado un proyecto en el Concejo, pero no sabíamos a qué se refería [...] Lo presentaban como la instalación de algo... parecía que iba a ser un frigorífico, porque no tenían nada. Entonces fuimos al barrio y alguien se ve que ya había escuchado algo y nos dijo: “¡No!, acá, por la zona, es la instalación de un puerto. Porque son aguas profundas. (L. Sánchez, comunicación personal, 14 de abril de 2023)

Al tomar conocimiento del proyecto de zonificación, vecinos y vecinas de los barrios afectados comenzaron a reunirse para solicitar información oficial y exigir que el municipio contemple las implicancias que tendría la instalación de una obra de tales características en terrenos lindantes a sus residencias. En la mayoría de las entrevistas realizadas se menciona que la población no recibió una comunicación oficial sobre la

¹⁶⁴ En este último grupo se encontraban los ex concejales Luis Sánchez (Partido Socialista) y Gustavo Misino (Unión Cívica Radical). Desde 2004 se incorporaría la concejala Marisa Bernal (Frente Popular Villagalense).

¹⁶⁵ Luis Sánchez. Ex concejal de VGG por el Partido Socialista (1997-2009).

Ordenanza en puerta. Si bien “se observaban sondeos en el área de quintas”¹⁶⁶ y la presencia de corredores inmobiliarios que recorrían las casas ofreciendo tasar los inmuebles, estimamos que, recién se pudo conocer la dimensión del emprendimiento una vez que comenzó a tratarse en el Concejo.

El 1ro de septiembre de 2003, un grupo de vecinos y vecinas se dirigieron al CD en busca de explicaciones y solicitaron la realización de un informe de impacto ambiental, apelando a la Ley provincial de Medio Ambiente 11.717. Allí argumentaron:

[...] los vecinos que vivimos aquí llevamos algunos más de 30 años (tiempo de loteo) preservando lo particular, atractivo y natural de esta zona. Donde cada familia que eligió venir a este lugar, fue por su prioridad elegir un sitio alejado de la ruidosa ciudad y la no existencia de zona industrial [...]. (Nota presentada por vecinos/as del barrio Ibai Ondo, 1 de septiembre de 2003)

[...] industrializar una zona en el corazón ecológico de la ciudad es un atentado a la vida y a los derechos de los ciudadanos [...] El proyecto (Exp. 2394/03) no solo involucraría a los vecinos del Barrio Ibai Ondo sino que la ciudad quedaría sin un espacio de recreación y belleza natural que no todas las ciudades tienen el privilegio de tener. (Nota presentada por vecinos/as del barrio Ibai Ondo, 17 de septiembre de 2003)

Ante la falta de respuestas, reiteraron el reclamo el 10 de septiembre y nuevamente una semana después. El 14 de octubre, tras no haber recibido respuestas del municipio volvieron a dirigir una nota al Concejo Deliberante (CD) recordando la solicitud de un informe técnico y explicitando su oposición a la instalación de un puerto cerealero. (Notas presentadas por vecinos autoconvocados al CD, 10 de septiembre de 2003; 17 de septiembre de 2003 y 15 de octubre de 2003, adjuntas al Expediente 2394/2003 CD VGG).

En vísperas a la sanción de la nueva ordenanza las autoridades municipales realizaron una reunión con los vecinos y vecinas. Allí, el intendente Pedro González explicitó que la zonificación sería tratada en el Concejo Deliberante con las “restricciones de comercialización en lo referente a los productos agroquímicos y fertilizantes”, supeditado

¹⁶⁶ La gente recuerda que empezaron a hacer grandes “pozos”, “buscaban agua”. Referimos a que este tipo de sondeos, entre otros.

al dictamen de la Secretaría de Medio Ambiente de la provincia (Acta de reunión, 5 de noviembre de 2003, Expediente 2394/2003).

Fue durante el tratamiento de la primera etapa de zonificación cuando nacieron las primeras iniciativas de oposición de los vecinos y vecinas; quienes contaron con el apoyo de los y las ediles opositores, Talle Ecologista y el CAPSF. Entre los argumentos que permitieron construir y sostener un posicionamiento antagónico al promovido desde el oficialismo municipal y provincial, se incluyó:

- 1) La modificación del modo de vida y la exposición de la población aledaña a altos niveles de polución. Considerando la existencia de tres urbanizaciones ocupadas y una urbanización semiocupada a menos de 200 metros del predio adquirido por la empresa.
- 2) El aislamiento permanente del distrito FS2 respecto del resto de las urbanizaciones existentes en la ciudad (Figura 52).
- 3) El impacto ambiental sobre un área de Reserva Ecológica y Área Protegida. Dado que la modificación del CUM violaba lo establecido en la Ordenanza 1.093/1995.
- 4) La afectación del área arqueológica Bajada Guereño, situada a lo largo de la zona costera y que se extendía al sur de la planta de Unilever en un segmento correspondiente al distrito DyR5. No existía al momento de la aprobación de la ordenanza un estudio de impacto arqueológico sobre el área.
- 5) La obstrucción del libre acceso al territorio correspondiente al Camino de Sirga.

Los argumentos impulsados fueron acompañados de un informe realizado por el Colegio de Arquitectos de la provincia de Santa Fe- Distrito 2, incorporado al tratamiento del Expediente 2.394/2003¹⁶⁷. Allí, los profesionales expresaron que no resultaba pertinente aceptar el cambio de zonificación calificando el proceso iniciado como “torpe y obsceno”, ya que el pedido del ejecutivo municipal [...] “agravaría el reducido frente costero (que como espacio público es recomendable incrementar)” (CAPSF, 2003). Además, [...]; afectaría “seriamente” la calidad del hábitat en los barrios Ibai-Ondo y El Espinillo, y modificaría el acceso al Camino de Sirga [...] “básico para garantizar el acceso de todos los ciudadanos al río” [...] (CAPSF, 2003). En los medios locales la institución fue

¹⁶⁷ El informe expedido por el Colegio profesional, con fecha del 29 de octubre, ingresó al CD el 6 de noviembre de 2003 para ser incorporado al Expediente 2.394/2003.

contundente y calificó al proyecto Cargill como un “urbanicidio” que causaría “irreversibles consecuencias” (El Ciudadano, 2004b).

El posicionamiento del colegio profesional nos permite reflexionar acerca del carácter que asume el espacio «urbano» en función de los procesos socioespaciales históricos que lo producen. Recuperando la propuesta de Neil Brenner (2013), tras las transformaciones socioespaciales generadas por el capitalismo del siglo XXI, la reorganización de las condiciones urbanas aparece como un medio para el desarrollo de amplias estructuras de acumulación y regulación espacial: entre ellos grandes corredores intercontinentales de transporte y redes de infraestructura, telecomunicaciones y energía.

En la era del Antropoceno, el fenómeno urbano asume un carácter “incesantemente dinámico” y “creativamente destructivo” como parte intrínseca de la lógica de industrialización capitalista. Sobre esa base se asiste a la emergencia de una «urbanización planetaria» (Brenner, 2013, p.49). En el escenario social planetario, las aglomeraciones urbanas se conectan con “procesos de mayor escala relacionados con la reorganización territorial, la circulación [...] y la extracción de recursos, que, en definitiva, abarcan el espacio de todo el mundo” (Brenner, 2013, p. 62).

En esa dirección, el proceso definido por el Colegio de Arquitectos como un «urbanicidio» puede ser comprendido como parte de un proceso de mayor escala, en el cual las formas capitalistas de urbanización, por ejemplo a partir del desarrollo de infraestructuras producidas para la circulación del capital, llevan adelante procesos de «destrucción de espacios creativos» (Brenner, 2013, p.64) y generan importantes transformaciones socioambientales, profundizando la tendencia hacia una crisis sistémica.



Figura 53. Declaración pública del CAPSF

Fuente: *El Ciudadano*, 2004b

Durante el período de debate legislativo, los reclamos formales se acompañaron de manifestaciones en el espacio público. Marisa Bernal, concejal de VGG a partir de diciembre de 2004, recuerda: “ya venía desde antes de asumir como concejal haciendo movilizaciones y cortes de Cargill [...] durante todo el 2003 fuimos haciendo lío para que esto no se haga. Para que no se instale Cargill acá” (M. Bernal, comunicación personal, 5 de diciembre de 2023)¹⁶⁸. Asimismo, ante la falta de acuerdo con lo propuesto desde el Ejecutivo, la oposición legislativa elaboró un dictamen en minoría en función de lo deliberado en la Comisión de estudio y proyectos del Código Urbano de VGG. Ahí se fundamentó la posición que contrarrestaban el cambio de uso de suelo en ese sector del municipio. Finalmente, a pesar de los vastos argumentos que ratificaban la ilegalidad del proceso de zonificación, así como sus inevitables consecuencias para la vida cotidiana de la población, el 6 de noviembre de 2006 la Ordenanza 1.561/2003 fue aprobada -por mayoría- en el CD VGG ¹⁶⁹.

Dicha normativa otorgaba el marco legal para habilitar en el (nuevo) distrito Industrial la instalación de la planta y el puerto de Cargill. Tal como había anunciado el entonces secretario de Obras y Servicio Públicos de VGG, Carlos Croci, “[...] la única

¹⁶⁸ Marisa Bernal. Médica Psiquiatra. Fue concejala de VGG (2004-2007;2019-2023) y secretaria de salud de la ciudad durante el período 2015-2019.

¹⁶⁹ Según recuerdan los entrevistados y entrevistadas, la rezonificación no podía aprobarse en el CD por mayoría simple. En los comicios de 2003, el Frente Popular Villagalvense se había alzado con dos bancas, por las que ingresarían, a partir de 2004, S. Marisa Bernal y Roberto R. Rocha, manifestos opositores al proyecto de Cargill. En consecuencia, la estrategia del oficialismo fue incluir el tratamiento de la Ordenanza en la última sesión del año 2003, cuando aún contaban con la mayoría necesaria (dos tercios) para su aprobación, antes de la asunción de los concejales electos (Registro de campo, 2023).

fundamentación existente para llevar a cabo este importante cambio [era] la voluntad política para acometerlo”. Se argumentaba: “así como Rosario busca tener un perfil turístico y urbanístico, Villa Gobernador Gálvez, elige un perfil industrial para ese sector del Municipio” (Dictamen de la Comisión de Estudio del Código Urbano -Ord 1144/95- en minoría, 22 de octubre de 2003). Como se ha mencionado en el cuarto capítulo, las políticas de ordenamiento del territorio de los municipios costeros del corredor metropolitano, expresan la contraparte de un proceso de escala provincial, desencadenado a partir del desplazamiento de las infraestructuras portuarias de la costa rosarina.

De esta manera, a espaldas del reclamo de parte de la comunidad villagalvense, el Estado municipal otorgó al capital trasnacional la potestad de hacer uso de casi un kilómetro del -ya limitado- balcón al río que quedaba en la ciudad. El proceso de transformación socio territorial abierto por la primera rezonificación, se complementó en sucesivas etapas que implicaron nuevos procesos de resistencia en el ámbito político y legislativo.

II Zonificación

La segunda etapa del proceso de zonificación implicó dos nuevas transformaciones del espacio: habilitó la extensión del Distrito I6 y permitió la desafectación del dominio público de las calles que habían quedado en el predio adquirido por Cargill, para su venta a la empresa. Aquellas modificaciones abrieron nuevos debates y dieron lugar a un grupo de ordenanzas aprobadas en el CD.

El 10 de febrero de 2004 Cargill solicitó al municipio la extensión de la zonificación como I6 a un conjunto de lotes de su propiedad, identificados en Catastro con los números 17, 20, 21 y 45/3 (Figura 54). El pedido fue aprobado mediante la sanción de la Ordenanza 1.607/2004, el 14 de diciembre de 2004.

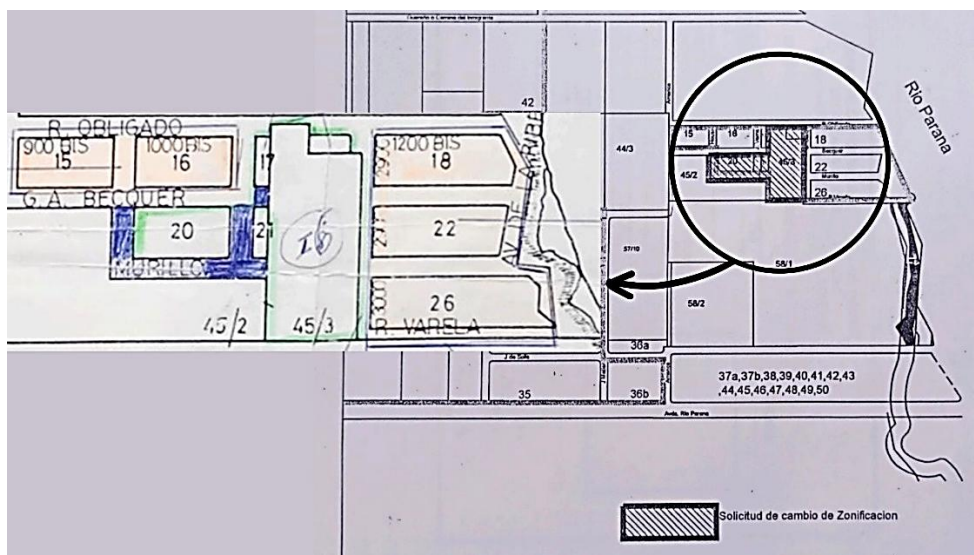


Figura 54. Rezonificación de lotes N°17, 20, 21 y 45/3 (resaltado en verde) en los cuales Cargill extiende su dominio sobre el barrio Ibai Ondo (resaltado anaranjado)

Fuente: Planos anexos a la Ordenanza 1.607/2004, CD VGG. La superposición de imágenes es nuestra.

En simultáneo, la empresa realizó un pedido para la cesión de las calles linderas con los terrenos su propiedad. Para la ampliación del área comprendida en el proyecto original se solicitaba la adquisición de una porción de la calle Julio Verne, una porción de la calle Bernardo Houssay; las calles Pedro Murillo; Gustavo Bécquer; Artigas; y América (Figura 55). Se trataba de la compra de seis calles, que ocupaban una superficie de 11.349 km² (Expediente 2602/04 CD VGG).

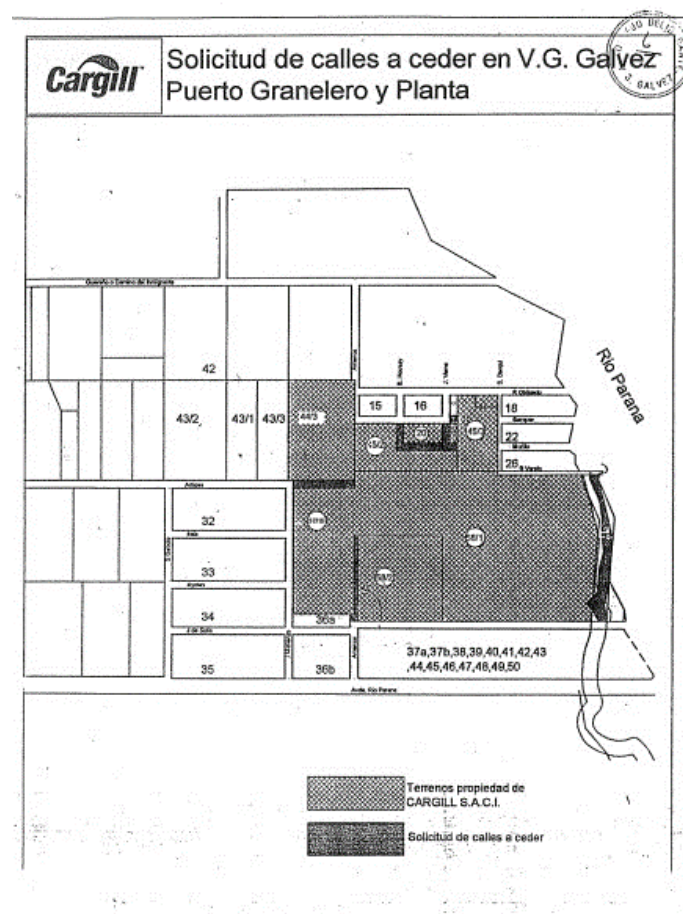


Figura 55. Calles públicas adquiridas por Cargill

Fuente: Croquis anexo al proyecto de Ordenanza 1.607/2004, CD VGG

Las calles constituyen bienes de carácter público y, de acuerdo a la Ley Orgánica de Municipalidades de la provincia de Santa Fe (Ley 2756/1986), los bienes públicos resultaban destinados al uso común de los ciudadanos. Por lo cual, estaba prohibida su enajenación y comercialización. En consecuencia, fue necesario recurrir a diversos instrumentos legales para poder ceder finalmente la propiedad de los inmuebles.

En la entrevista que realizamos, uno de los concejales opositores al proyecto recupera este proceso:

¿Qué hicieron estos muchachos? Como la calle quedaba adentro de lo que había comprado Cargill, fueron al Concejo y desarmaron lo que alguna vez había dicho que era una calle y lo pasaron a bienes privados. Como bienes privados se lo vendieron a Cargill [...]. Y, por supuesto, la calle natural que tenían los vecinos dejó de existir. Le metieron alambrado y se terminó el partido. Y un guardia en cada esquina. O sea que no podía pasar nadie. (L. Sánchez, comunicación personal, 14 de abril de 2023)

Para desafectar las calles de dominio público municipal y habilitar su enajenación, el Municipio se emparó en la legislación nacional relativa a Inmuebles de Dominio Privado de las Provincias (Ley 24.320/1994) y de Bienes del Estado Provincial Adquiridos por Usucapión (Ley 21.477/1976). Para ello ingresó al CD un proyecto para el tratamiento del caso. Se resolvió “desafectar el dominio público municipal” y se elaboraron un conjunto de Ordenanzas que declararon la usucapión de los inmuebles nombrados como lotes “A, B y C”. En segundo lugar, se autorizó al Departamento Ejecutivo Municipal a suscribir un convenio de venta de la superficie desafectada (Ordenanza 1605/04 CD VGG) y se realizaron las tasaciones correspondientes. En función de las mismas, se ejecutó la venta a un costo de 15 dólares el metro cuadrado, tomando como referencia las tasaciones realizadas por tres inmobiliarias de la ciudad: Papalardo Inmobiliaria; Hugo Carbone Negocios Inmobiliarios y Moro Propiedades (Expediente 2602/2004 CD VGG). De esta manera, durante la segunda etapa del proceso de rezonificación el municipio permitió la venta de seis inmuebles públicos a una corporación transnacional.

Cabe señalar que este tipo de estrategias de vinculación entre Estado y Capital no resultaban novedosas en el Gran Rosario. Para la fecha ya se contaba con un antecedente similar protagonizado por la empresa Molinos Ríos de la Plata en la ciudad de San Lorenzo, sobre el corredor norte del Área Metropolitana¹⁷⁰. En el caso de VGG, ese proceso de transformación territorial produjo dos consecuencias directas para las familias que habitaban en el lugar. En primer lugar, se obturó el uso del espacio público, al bloquear el camino “natural” que comunicaba los barrios Ibai Ondo y Santa Inés y permitía la salida desde Ibai Ondo hacia el sur. En segundo lugar, se cercó el espacio ocupado por el barrio Ibai Ondo, quedando un pequeño barrio residencial encerrado en medio de un gran distrito de uso industrial.

Afirmándose sobre el plano del proyecto, Luis explica el proceso del siguiente modo:

Esto, que es la calle que entra a Ibai Ondo [...] es la calle natural que usaba la gente. Este barrio [...] se comunicaba a través de esta calle con lo que sería la calle Río Paraná, y es una salida importante, calle [América]. Era el acceso natural de la gente del barrio Ibai Ondo que quería salir para este lado, que a lo mejor

¹⁷⁰ El municipio de San Lorenzo, mediante resolución del Concejo Deliberante, había permitido la venta de las calles Martire, Batalla de Quebracho y Alférez Sobral del barrio 2 de abril de dicha localidad a la empresa Molinos Río de la Plata, en el marco de la ampliación de una planta agroindustrial y un puerto cerealero. La transacción había sido valuada en 130 mil dólares (Abram, 2004).

trabajaba en Alvear o en Pueblo Esther [...] Le cerraron la calle. Lo que era una calle natural. (L. Sánchez, comunicación personal, 14 de abril de 2023)

Si bien no había una conexión directa por medio de una calle formal, en sentido nort-sur, las personas entrevistadas recuerdan la presencia de un camino que unía las calles existentes y permitía el rápido acceso de un lado al otro del barrio. Como podemos observar en las siguientes imágenes (Figuras 56 y 57), tras la extensión del dominio de Cargill sobre el espacio aquel enlace fue totalmente obstruido.



Figura 56. Calles cedidas a la empresa

Fuente: Carafa, 24 de diciembre de 2004

El destacado azul es nuestro y corresponde a las calles Artigas y América



Figura 57. *Obstrucción del espacio público en los barrios Ibai Ondo y Santa Inés*
Capturas propias, agosto 2024

Al reflexionar sobre lo ocurrido, vecinos y vecinas de Ibai Ondo y Santa Inés afirman que aquella vía era usualmente utilizada por las personas que transitaban de un lado al otro, para asistir a sus lugares de trabajo o realizar quehaceres cotidianos. Actualmente, la nueva disposición territorial obliga a salir hasta calle Ecuador para volver a retomar el único ingreso que tiene el barrio Ibai Ondo, a través de la calle Camino del Inmigrante (Figura 58).



Figura 58. *Obstrucción de las vías comunes de circulación*
Elaboración propia en base a cartografía participativas

Podemos reflexionar que esta situación expresó un «ordenamiento vertical» del territorio que afectó las relaciones de horizontalidad marcadas por la vida cotidiana de los vecinos y vecinas. Paula¹⁷¹, vecina del barrio Santa Inés, quien se moviliza a trabajar hasta Ibai Ondo hace más de 25 años, expresa las dificultades que causó esta drástica modificación del espacio público:

La calle seguía [donde ahora está la planta], después hacía una curvita y seguía hasta el otro lado, salíamos derecho. Ahora hay que ir hasta Ecuador [...] lo hago, en invierno, en verano no. Sino voy por la costa, si está bajo, me pongo las botas para cruzar el zanjón. (Paula, comunicación personal, 4 de julio de 2024)

Como consecuencia de estas transformaciones el barrio Ibai Ondo resultó aislado del resto del tejido urbano de la ciudad y rodeado por la infraestructura del proyecto agroindustrial. El CAPSF denominó a este fenómeno «Operativo Tenaza» y manifestó su preocupación al respecto:

El operativo tenaza a los que se verán sometidos los barrios urbanos existentes ante el avance del distrito industrial es una prueba palmaria de la destrucción de la vida urbana, que quedarían sometidos a un fuerte y negativo impacto urbano,

¹⁷¹ Paula es vecina del barrio Santa Inés. Desde hace más de 25 años realiza trabajo doméstico para diversas familias del barrio Ibai Ondo.

ambiental, paisajístico y de exclusión con respecto al resto de la trama de la cual [...] eran parte integrante (CAPSF, 2004, p. 3-4).

Como puede observarse en el siguiente mapa (Figura 59), la extensión del perímetro ocupado por la empresa (polígono amarillo) avanzó sobre el espacio, invadiendo y fragmentando el territorio habitado por las poblaciones preexistentes.



Figura 59. Cercamiento del barrio Iba Ondo (perímetro rojo) y ocupación del espacio por parte de Cargill (perímetro amarillo).

Elaboración propia en base a Google Earth, 2024¹⁷²

La construcción se realizó a escasos metros de las urbanizaciones preexistentes a ambos lados de la planta, sin respetar las distancias reglamentarias. Como se analizará en el siguiente capítulo, de esta proximidad derivaron importantes problemáticas que aquejan de manera directa a las poblaciones que habitan en el lugar. Como contracara de este proceso, por el cual la población local vio cada vez más obstruidas sus vías de comunicación con el resto de la ciudad, la empresa solicitó al Estado provincial un acceso vial a la planta, que resultó en la construcción del -ahora conocido- «Camino a Cargill».

¹⁷² Para la elaboración del polígono señalado tomamos como referencia el límite establecido por el cerco forestal y los límites naturales que rodean la superficie implicada en la planta de procesamiento y almacenamiento de granos, aceites y productos derivados. Nos consta que fuera de ese perímetro existen también otros inmuebles que son propiedad de la firma, pero no fue posible documentarlos mediante registro catastral.

El Acceso a Cargill

El posible impacto ambiental del tránsito de los camiones que ingresarían diariamente a la planta (un aproximado de 2500, según estimaciones de la propia empresa) constituía una de las preocupaciones principales de los vecinos/as, concejales/as y organizaciones. En respuesta, la resolución emitida por la SMAyDS de la provincia de Santa Fe, el 27 de mayo de 2004, advertía a la empresa que antes del inicio de las operaciones debía estar habilitado el camino de acceso desde la Autopista Rosario-Buenos Aires hasta el complejo industrial y portuario (Stancich, 2005). La obra vial solicitada permitiría la conexión de la Autopista Rosario-Buenos Aires con la Ruta Provincial N° 255 y la Ruta Provincial N° 21, hasta llegar, finalmente, por medio del camino bijurisdiccional Río Paraná, a la planta de Cargill en VGG.

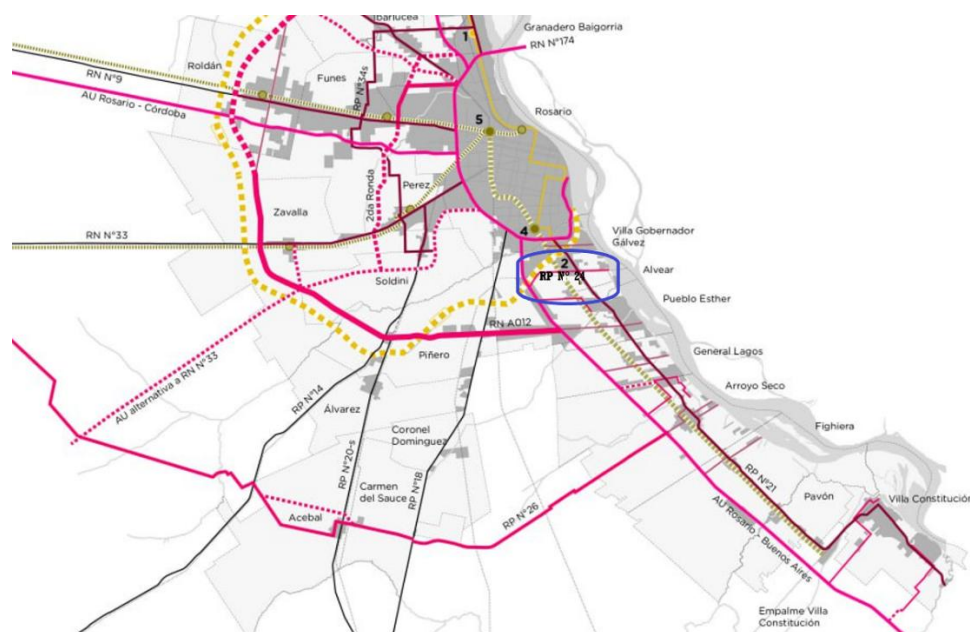


Figura 60. Ruta Provincial N° 24

Fuente: ECOM, 2024. El destacado (azul) es nuestro

Elba Stancich, ex coordinadora de Taller Ecologista, señaló el gobierno provincial afirmaba en el dictamen que no se haría responsable de "ningún tipo de erogación dineraria que demande la construcción de las obras previstas" (Stancich, 2005). A pesar de ello, en el mes de septiembre de 2004, mientras se debatía en el Concejo la segunda etapa de rezonificación, el gobernador Jorge Obeid firmó un convenio entre Cargill y la Dirección Provincial de Vialidad, dependiente de la Secretaría de Obras Públicas. Allí se estableció que la provincia se comprometía a invertir casi ocho millones de pesos para acondicionar el tramo vial correspondiente a la Ruta Provincial N° 24. Se estimaba una

inversión de \$15.000.000 (pesos), de los cuales Cargill donaría la mitad a la Dirección de Vialidad (El Ciudadano, 2004e; La Capital, 2004). Según el Decreto provincial 2.327/2004, los recursos aportados por Cargill estarían destinados a construir una vía de acceso a su planta industrial desde la Ruta Provincial N° 21, incluyendo el respectivo intercambiador vial, mientras que el Estado santafesino solventaría la construcción de un camino entre la Ruta N° 21 y la Autopista Rosario-Buenos Aires (La Capital, 2004).



Figura 61. Letrero sobre el «Acceso a Cargill»
Captura propia, 8 de mayo de 2024

La injerencia del Estado como garante de la infraestructura necesaria para la circulación de los flujos comerciales constituye una constante de las políticas de expansión del capitalismo a nivel global. Según lo postulado por Brewster Kneen, en la historia de Cargill se ha recurrido asiduamente a este recurso.

Mientras Cargill siempre ha sido un firme defensor del llamado mercado libre, desacreditando las restricciones e interferencias gubernamentales, al mismo tiempo también ha alentado que los costos de mantenimiento de la infraestructura que desea explotar, se realicen, en lo posible con fondos públicos [...] Además del mantenimiento de los cursos de agua que utiliza, muchas de las instalaciones arrendadas o propiedad de Cargill han sido construidas con fondos públicos, por agencias locales, regionales o estatales; los accesos acuáticos o terrestres a estas instalaciones también son una inversión pública (Kneen, 2005, p.132).

En el caso analizado, no solo consta la inversión inicial de la provincia de Santa Fe, sino también su posterior mantenimiento, en el cual colaboran los municipios y comunas de VGG y Alvear (Decreto 1.428/2020 CD VGG).

Hemos recorrido este camino innumerables veces desde el inicio de la investigación. Durante ese proceso advertimos, que, como si de sinónimos se tratara, los pobladores locales se refieren indistintamente a la calle Río Paraná como “Camino a Cargill”. Dicha situación nos lleva a reflexionar acerca de los procesos de simbólicos que se ligán a las transformaciones materiales del espacio. A partir de la llegada de Cargill, el camino que -en el “sentido común” de los trashumantes- representaba el acceso al «río Paraná», ahora toma como referencia la existencia de la empresa. De modo similar, los ríos Paraná y Paraguay son resignificados desde el concepto de foráneo de «Hidro vía». En ambos casos, las categorías foráneas designan un mismo espacio, al mismo tiempo que refieren a dos territorios irreconciliables.

Finalmente, la ejecución de la obra vial coincidió con la última etapa del proceso de zonificación.

III Zonificación

La tercera etapa del proceso de zonificación se realizó durante el año 2007, cuando ya la planta y el puerto se encontraban en pleno funcionamiento. El objetivo fundamental de la última ordenanza que ingresó al Concejo fue facilitar a la empresa la resolución de un importante obstáculo logístico: la carencia de una conexión férrea directa a la terminal portuaria de VGG. Como ya mencionamos, luego de la instalación en VGG la firma adquirió el puerto Punta Alvear en la localidad vecina. Mientras que en Alvear el tendido del Ferrocarril Mitre se había desarrollado con anterioridad, vinculado a la actividad del puerto, la nueva terminal portuaria de Cargill en VGG carecía de este tipo de conexión. A efectos de superar este obstáculo físico, se envió un último proyecto para modificar los límites de los distritos I6 y FS1 (Ordenanza 1.730/2007). En esta ocasión, se integraron a la ampliación del distrito industrial las manzanas 36 a y 36 b de la sección catastral 14 (Figura 62).

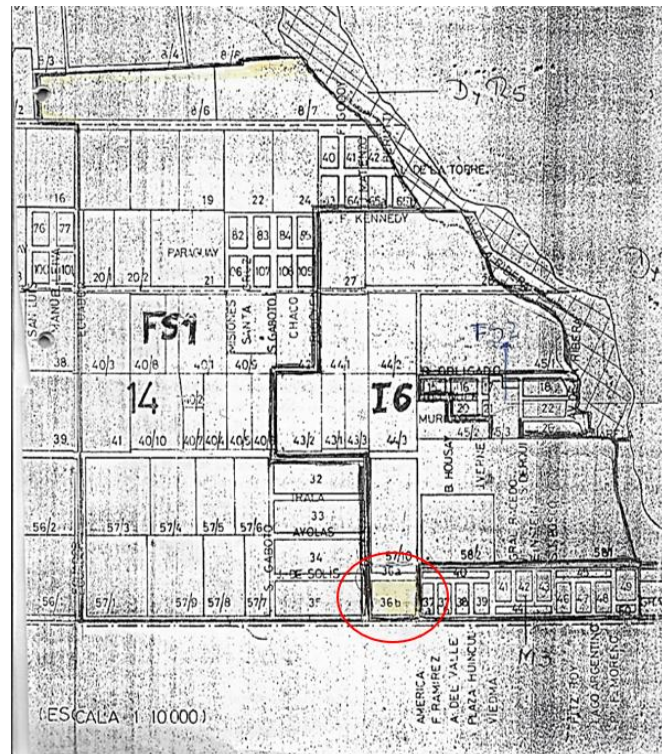


Figura 62. Rezonificación de las manzanas 36a y 36b (resaltadas en amarillo).
Fuente: plano adjunto a la Ordenanza 1.730/2007, Expediente 3.044/07, CD VGG. El destacado rojo es nuestro.

A diferencia de los inmuebles implicados en la segunda zonificación, éstas últimas manzanas correspondían a bienes públicos que ya habían sido loteados y destinado su uso como plazas. En consecuencia, el municipio no pudo conceder la venta de los mismos a la empresa. A fin de sortear este obstáculo legal el área fue rezonificada y *sobre* la misma se construyó un puente aéreo para la conexión multimodal del complejo industrial-ferroportuario (Figura 63 y 64). Esta medida facilitó la comunicación de ambas terminales y la conexión directa de la planta de VGG con la vía férrea.



Figura 63. *Construcción del puente aéreo (2006-2008)*
Fuente: elaboración propia en base a Google Earth, 2023



Figura 64. *Puente aéreo*
Fuente: fotografía tomada tras la construcción del puente, proporcionada por una vecina del barrio Santa Inés, s/d.

En función de los elementos presentados hasta aquí, podemos sistematizar el proceso político y legislativo que posibilitó la espacialización del complejo Cargill VGG-Punta Alvear, de la siguiente manera:

ESPACIALIZACIÓN DE CARGILL EN VILLA GOBERNADOR GÁLVEZ			
Etapas	Periodización	Procesos	Normativas
1	2003-2004	I rezonificación - primer cambio de uso del suelo en los distritos FS1 y DyR5.	Ordenanza 1.561/2003
2	2004-2006	Licitación para la obra vial Ruta Provincial N°24 “Acceso a Cargill”.	Decreto provincial 2.327/2004
		II rezonificación - incorporación de los inmuebles N° 17, 20, 21 y 45/3 al distrito I6.	Ordenanza 1.607/2004
		Desafectación de calles de Dominio Público Municipal y suscripción del convenio de venta.	Ordenanza 1.605/2004 Ordenanza 1.621/2005
		Usucapión de los lotes A, B y C	Ordenanza 1.678/2006 Ordenanza 1.697/2006 Ordenanza 1.679/2006
3	2007	III rezonificación - incorporación de las manzanas 36a y 36b al distrito I6 y construcción del puente aéreo.	Ordenanza 1.730/2007

Tabla 3. Cambio de uso del suelo y espacialización de Cargill en VGG

Las transformaciones legales suscitadas por el Concejo Municipal, así como las resoluciones emitidas por el Estado provincial y nacional para la habilitación de la obra, resultaron indispensables para el avance de esta mega infraestructura a orillas del Paraná. Compartiendo lo postulado por Coni López Silva (2023), podemos pensar que “el territorio se fue volviendo un derecho del capital, respaldado por el Estado, en la democracia formal” (p. 99). En esa dirección, lo analizado hasta aquí nos permite reflexionar junto a la autora que “las empresas entran a los territorios concesionadas y respaldadas por la legislación, que, con letras pequeñas, contradice los pactos constitucionales” (2023; p. 99).

El análisis de las transformaciones técnico-legislativas (dimensión político-legislativa del conflicto), realizado durante esta primera parte, nos permite reflexionar acerca de las herramientas gubernamentales como dispositivos de legitimación de un modelo de desposesión. Recuperando la propuesta de Zibechi y Machado (2023), el caso analizado nos permite afirmar la concepción del Estado -en su fase neoliberal extractivista- como un «Estado del despojo». Es decir, como instrumento que sirve al capital financiero, siendo garante de la desregulación de las economías a través de una amplia gama de mecanismos.

Como aditamento de este proceso, la disputa circunscripta al Concejo Deliberante se complementó con un conjunto de estrategias políticas y acciones de violencia tendientes a la «colonización del territorio», desarrolladas por parte de la empresa “puertas afuera” del recinto. Mientras en el CD las y los ediles dirimían argumentos para frenar y/o permitir el avance del proyecto, la empresa desplegaba acciones de coacción y coerción hacia los vecinos y vecinas del barrio Ibai Ondo, con el firme objetivo de adquirir el dominio de sus propiedades, ubicadas a continuación del predio donde se construiría la planta. Nos dedicaremos en el siguiente apartado a describir y problematizar este último proceso.

El territorio como campo de batalla

Cual “tren que ingresa a Macondo”¹⁷³, el desembarco de Cargill en VGG auguró el arribo del «progreso» a la ciudad, otorgándole la llave de ingreso al polo oleaginoso más importante del mundo. En esa dirección, de la mano del crecimiento de la multinacional, se anunció un impacto positivo en la economía de la ciudad y la generación de puestos de trabajo para la población local (La Capital, 2004; Agrodiario, 2006). Estos fueron los grandes “caballitos de batalla” utilizados para legitimar entre la población galvense la instalación del nuevo emprendimiento. En efecto, sirvieron como sustento del proceso político legislativo anteriormente descrito y, particularmente, permitieron sostener discursivamente un conjunto de estrategias y acciones desplegadas por la empresa para avanzar sobre la propiedad del barrio Ibai Ondo.

Entre las principales características del desenvolvimiento de las infraestructuras se destaca el “uso intensivo de tierra y espacios disponibles para su implantación y

¹⁷³ Parafrasea la metáfora construida por el escritor colombiano Gabriel García Márquez en la célebre obra literaria “Cien años de soledad”, publicada en 1967. El arribo del ferrocarril al pueblo de Macondo, dónde se sitúa la trama, representa la transformación del espacio, la llegada de la “modernidad” y su conexión con el “progreso”.

extensión” (Werner y Brandão, 2019, p. 298). Este hecho, lleva a las fracciones hegemónicas del capital transnacional a recurrir a agentes públicos y privados, con mayor o menor grado de territorialización, para que viabilicen las condiciones que requiere el proceso de acumulación. Para su garantía es central el rol de agentes estatales y empresariales que hacen parte del entramado de poder local. Este aspecto fue reconocido en la experiencia estudiada.

Antes que el proyecto de rezonificación ingresara al Concejo Deliberante y durante su tratamiento, la empresa desplegó un conjunto estrategias para el dominio del territorio con el fin de adquirir los inmuebles aledaños al predio principal perteneciente a la familia Araya (Figura 49). Los inmuebles implicados en el área de interés de Cargill se encontraban ocupados -a la fecha- por antiguas quintas productivas; casas de familia y residencias de Fin de Semana del barrio Ibai Ondo; y por viviendas y áreas productivas del barrio Santa Inés. En ambos casos se trataba de espacios utilizados, con una larga historia de preexistencia en el lugar.

El proceso de adquisición de inmuebles por parte de la corporación se focalizó en las inmediaciones del barrio Ibai Ondo, a diferencia del barrio Santa Inés, donde las gestiones no resultaron efectivas. En un inicio, las operaciones de compra-venta se gestionaron a través de la inmobiliaria Estrella.



Figura 65. Tarjeta de contacto Inmobiliaria Estrella
Fuente: proporcionada por una vecina del barrio Santa Inés

Mediante ese instrumento se presentaba a los propietarios y propietarias la opción de tasar sus inmuebles para la venta. En algunos casos la empresa también envió emisarios “en nombre propio” para gestionar las operaciones.

En el caso del barrio Ibai Ondo, los entrevistados y entrevistadas describen lo sucedido:

¿Qué hacían estos señores? Primero Cargill no existía, el que aparecía era la inmobiliaria Estrella. O sea, un representante de Cargill, que no mencionaba a Cargill [...] y de ahí iban y le hacían un ofrecimiento [...]. (L. Sánchez, comunicación personal, 14 de abril de 2023).

Había una inmobiliaria tercerizada que era la encargada de comprar las propiedades y después se las vendía a Cargill [...] Por ejemplo a (----) la inmobiliaria le acomodaba los papeles de la sucesión y se quedaba con la mitad del valor [...]. (Pedro, comunicación personal, 19 de junio de 2024)

La injerencia del sector inmobiliario resulta relevante, como parte integrante de un grupo de poder que articula a un conjunto de actores público-privados en función de un modelo de ordenamiento territorial de carácter corporativo-empresarial. De acuerdo a lo postulado por Werner y Brandão (2019) en las últimas décadas, acompañando las transformaciones suscitadas en el desarrollo de infraestructuras (en términos tecnológicos, institucionales y de mercado) emergieron nuevos agentes y modalidades institucionales de regulación y decisión. En esa dirección:

Uma miríade complexa de agentes e frações de capitais compõem um bloco de capitais infraestruturais (promotores, incorporadores, mercantis, de transportes etc.) com grande poder de decisão sobre os destinos de nossas cidades e regiões. Em um regime de acumulação financeirizado e em um modo de regulação de neoliberalização antidemocrática, esse setor ganhou proeminência. (Werner y Brandão, 2019, p. 288)

Según hemos podido documentar a partir de los testimonios recogidos, el rol de las inmobiliarias fue fundamental tanto en el proceso de tasación de los bienes de uso público, durante la segunda etapa de zonificación, como en el caso de la venta de los inmuebles de propiedad privada. Valiéndose de ese entramado Cargill comenzó a comprar las propiedades.

De acuerdo a lo acontecido en el barrio Ibai Ondo, la intención de la empresa era obtener el dominio de los terrenos y deshacerse de las casas, a fin de disponer de ese espacio para la ampliación de las obras iniciales. En ese sentido, los vecinos y vecinas recuerdan:

La inmobiliaria ponía un precio. Yo me acuerdo que el pago era caro, pero era... “yo te doy el terreno, llevate la casa si querés”. Esto me acuerdo patente. Si querés llévate la casa entera para hacer lo que vos quieras. (Julián, comunicación personal, 24 de abril de 2024)¹⁷⁴

Cuando ellos vinieron, rompieron todo [...] les decían a los dueños que se llevaran si querían las ventanas, las puertas, para no romper todo. Con la topadora tumbaban todo. (Celina, comunicación personal, 19 de junio de 2024)¹⁷⁵.

La situación de Ibai Ondo no se replicó de igual manera en el barrio Santa Inés. En ese caso existieron ofrecimientos por parte de la empresa, pero no de forma masiva. Allí se efectuaron algunas transacciones en inmuebles lindantes al predio principal, sobre calle Río Paraná, y otras propiedades dispersas en las zonas de quinta. Ese fue el caso de la familia de Marta y Silvana¹⁷⁶, quienes recuerdan que en más de una ocasión se presentó en su casa personal de la empresa para solicitar la compra de un inmueble de su propiedad, ubicado sobre el actual Camino a Cargill.

S: yo me acuerdo que cuando yo era chica vinieron dos monos con traje y todo y le ofrecieron a Papi que venda.

M: Yo ni sabía lo que estaba haciendo Cargill, todavía no estaba el puerto, estaban comprando [...] todos decían “Cargill está comprando, Cargill está comprando” [Los vecinos decían] “estamos vendiendo porque Cargill está comprando porque va a hacer un puerto” [...] Pero Cargill lo que hizo para enganchar a la gente, me parece, si mal no escuché... de que un par de terrenos los compró así nomás, “te doy tanto y te vas”. Los apretó así un poquito. Después se puso más exigente, pedía algo de papeles. Cuando ya vio que la gente quería plata y el que tenía papeles lo vendía al toque en ese momento [...] en esos años 70 mil pesos era

¹⁷⁴ Julián, vecino de Ibaí Ondo. Vive en el barrio desde el año 2003. Integró antiguamente la Comisión Vecinal.

¹⁷⁵ Celina. Vecina de Ibaí Ondo. Vive en el barrio desde hace 24 años. Integra actualmente la Comisión Vecinal.

¹⁷⁶ María y Silvana (madre e hija, respectivamente) actualmente viven en el barrio La Ribera de VGG. Aún poseen un título de propiedad correspondiente a un lote ubicado frente al ingreso de la planta de Cargill.

mucha plata, estamos hablando 20 años atrás. (Marta y Silvana, comunicación personal, 31 de octubre de 2023)

En cuanto a los inmuebles que integraban las cuatro manzanas principales del barrio, no se registró una política generalizada de ofrecimiento hacia el conjunto de los vecinos y vecinas, sino algunos casos aislados.

Analía vive en Santa Inés desde mediados de la década de 1980 y recuerda que cuando era joven se acercaron a su casa representantes de la inmobiliaria Estrella para comprar los inmuebles pertenecientes a su familia, que eran utilizados para la producción frutihortícola. Reflexionando sobre la situación, menciona: “empezaron por nosotros porque mi papá era dueño de muchos de los terrenos de acá, pero como él no le vendió, no siguieron...” (Registro de campo, agosto 2024). Al no llegar a un acuerdo con los propietarios, por el precio de los mismos, la transacción no se efectuó. Tiempo después, la familia sufrió acciones anónimas de amedrentamiento.

Otros antiguos propietarios afirman que la empresa nunca ofreció comprar. Claudia comenta: “hasta hoy estuvimos esperando [...] nunca hubo una propuesta” (Comunicación personal, 17 de junio de 2024). En el mismo sentido, Paula menciona: “había muchos comentarios que querían comprar todo acá y todo allá para extender la fábrica. Pero no. Hasta ahora...nunca se acercó nadie a proponer nada” (Comunicación personal, 4 de julio de 2024). Estos testimonios, entre otros documentados, nos permite sostener que, si bien en Santa Inés hubo algunos ofrecimientos, no existió una compra masiva de inmuebles como ocurrió en el caso de Ibai Ondo. Este último constituyó el espacio principal de la controversia por la propiedad de la tierra. De allí que otorguemos centralidad a aquella experiencia en este capítulo.

Recreando ese proceso, Luis recuerda:

Cargill no se conforma con el campo que había comprado y empieza a comprar todos los campos de alrededor. ¿Vos te das cuenta? Ya se metió dentro del barrio. Quedaban estas dos y estas tres manzanas del barrio Ibai Ondo. [...] era gente que tenía una casita, una casa de material, porque eran dueños de todo el lote [...] eran casitas que se habían hecho en forma, en un lugar muy alejado. Tenía su calle, tenía su luz en la calle [...]. (L. Sánchez, comunicación personal, 14 de abril de 2023)

Para el inicio del nuevo milenio vivían en Ibai Ondo aproximadamente 40 familias. Las memorias de los entrevistados afirman la preexistencia de numerosas viviendas en el lugar: “[...] Acá antes que venga Cargill ya había casas, ya existía el barrio [...] Hay gente que está mucho antes de Cargill” (Matías, comunicación personal, 19 de junio de 2024).

Si bien el espacio era reconocido como barrio residencial, las condiciones de urbanización aún distaban mucho de aquella categoría. Omar Rodríguez, referente de los vecinos y uno de los primeros en establecerse allí, lo describía de la siguiente manera: “[...] ”no es un barrio residencial: carecen de pavimento, agua potable y gas natural. El mantenimiento prácticamente lo hacemos nosotros. Pusimos las luces de mercurio, cortamos el césped, parquizamos [...] (Agrofy News, 2004).

Estas condiciones habían generado que en un principio el espacio fuera ocupado principalmente por residencias de fin de semana. En gran medida, los testimonios coinciden, que para los años 2000, aún se destacaba las lujosas residencias en la fisonomía del espacio: “Había unas casas enormes [...] unos chalets importantes [...]” (Raúl, comunicación personal, 24 de abril de 2024); “[...] eran casas de fin de semana, todo pileta” (Celina, comunicación personal, 19 de junio de 2024); “había una piscina como de 15 metros” (Pedro, comunicación personal, 19 de junio de 2024). Esas imponentes propiedades se entremezclaban con otras viviendas de uso permanente, construidas por familias trabajadoras que había elegido ese lugar para desarrollar su proyecto de vida. Según menciona Julián, familiar de uno de los pioneros del barrio y residente allí desde 2003, “había un proyecto de barrio distinto al que hubo después de la llegada de Cargill [...] la llegada de la empresa hace que se quiera ir la gente” (Comunicación personal, 24 de abril de 2024).

El desembarco del «Gigante» (Kneen, 2005) y las gestiones para la compra de los inmuebles generó desde un comienzo posiciones encontradas entre los y las propietarias. María Angélica¹⁷⁷, ex presidenta de la Vecinal Ibai Ondo, recordaba que a través de la inmobiliaria se acercaron a su marido a decirle que iban a tasar su casa. “[...] Él le dijo que el terreno salía 2000 dólares el metro cuadrado, igual que en la Bajada Puccio. Él no

¹⁷⁷ María Angélica González era oriunda de Santiago del Estero, donde se desempeñaba como maestra rural. Se había mudado al barrio Ibai Ondo antes de la llegada de Cargill y fue una de las principales articuladoras del proceso de resistencia. Fue promotora del espacio de Vecinos Autoconvocados y presidenta de la Vecinal. Falleció en un accidente de tránsito en el año 2023.

quería vender” (Registro de campo, 18 de mayo de 2023). Algunos de los vecinos expresaron su posición en la prensa local, donde comenzó a explicitarse la encrucijada entre vender los terrenos o resistir al avance de Cargill:

[...] a espaldas de Roberto y Matilde un espigón imponente se va internando en el río, a tono con las gigantescas construcciones de la cerealera que compró las casas de los vecinos y las derrumbó con topadoras. “Una forma de extender dominios”, opinan los que no quisieron vender sus propiedades porque “la casa es algo más que un bien inmobiliario”, explicaron. [...] En el patio de la casa del matrimonio la afirmación cobra fuerza: “Estamos acá desde hace ocho años, todo lo hicimos nosotros, cada detalle con mucho esfuerzo” [...] explicó el hombre, y acotó que el barrio cambió “por culpa de Cargill”. Muchos vecinos le vendieron sus propiedades por miedo a la contaminación y por eso se fueron, nosotros nos vamos a quedar hasta el final, vamos a ver qué pasa”, aseguraron a dúo. (Carafa, 2005)

[...] Omar Rodríguez, aseguró que está “dispuesto a vender, pero no a regalar” la casa que le costó años construir [...]. (Agrofy News, 2004)

En las voces de Omar y María Angélica se hicieron eco las de un grupo de vecinos y vecinas que sostuvieron su intransigencia ante las ofertas de la empresa y la coerción generada para expulsarlos del barrio. Allí comenzaron a tejerse las primeras experiencias de resistencia frente al avance de la transnacional. En sus argumentos se enfatizaba lo «invaluable» de vivir frente a aquel ventanal al río, en un sitio, que, hasta ese momento, se destacaba por su belleza natural y una escasa conflictividad social. Como sustrato de aquella argumentación, subyacía una concepción del ambiente que escapaba a la mera «racionalidad económica» (Leff, 2004). Se afirmaba un profundo arraigo al lugar que había elegido para vivir. Ese valor no era equivalente a un precio que Cargill pudiera pagar. Sin embargo, en aquel momento la posición fue minoritaria respecto del conjunto de los vecinos y vecinas.

En contraposición, fueron más quienes se inclinaron por la venta. Públicamente algunos de ellos expresaron: “Queremos vender, cobrar e irnos” (El Ciudadano, 2004). Algunas vecinas, en conversaciones con la prensa, expusieron:

[...] “no se puede frenar el progreso del país, por algún lado tiene que salir la soja y esta zona del río es el puerto natural” [...] “Reconozco que este lugar es hermoso y que esta forma de vida natural no la vamos a tener nunca más, pero 1200 puestos de trabajo no son moco de pavo” [...]. (El Ciudadano, 2004)

“[...] somos conscientes de que este país es agroexportador, que la soja hay que sacarla por el río y que esto va a generar muchísimo empleo. Me quedaría acá, pero si viene Cargill y me compra la casa, me voy”, afirmó, pensando en la tranquilidad de Pueblo Esther o Arroyo Seco. (Agrofy News, 2004)

Algunos medios afirmaron que casi una veintena de frenteros del barrio estaban de acuerdo en vender sus propiedades (Agrofy News, 2004).

“Todo el mundo habla de esto y nosotros también merecemos ser escuchados. No queremos vivir adentro de una cerealera, pero aceptamos vender e irnos”, dijeron los vecinos, quienes aseguran representar al 95% de los propietarios.

Quienes quieren vender aceptan que es imposible tener una buena calidad de vida "adentro" de una cerealera. Pero ante la posibilidad de un negocio inmobiliario interesante muchos prefieren resignar vivir en un lugar "paradisiaco, a metros del río" y a 15 minutos de Rosario y buscar algo similar en otros sitios. (Agrofy News, 2004)

Entre los argumentos esgrimidos, sumado a la importante motivación económica de las primeras ofertas, se destacaron dos grandes variables. En primer lugar, primó la preocupación y la incertidumbre acerca de las consecuencias que podría generar en la salud el hecho de vivir en las inmediaciones de una “cerealera”. Este último argumento no solo se redujo a este grupo, sino que fue expuesto también por quienes se opusieron a la instalación. En segundo lugar, muchos vecinos hicieron propios los fundamentos de la empresa y algunos funcionarios del Estado. Quienes afirmaban que de la mano del capital transnacional llegaría el crecimiento de la economía local y la creación de puestos de trabajo (Agrofy News, 2004; Agrodinario, 2006), legitimando entre la población la instalación del nuevo emprendimiento. Profundizaremos las implicancias de este discurso en el capítulo siguiente.

La existencia de posiciones contrapuestas abonó a una controversia que fragmentó la comunidad de vecinos y vecinas. Creemos que esto formó parte de una estrategia

planificada por parte de Cargill para quebrar el entramado organizativo y evitar la articulación de un proceso de resistencia colectiva al megaproyecto, amedrentando a los que perseveraban en una posición de resistencia. Esta situación se fue agudizando a medida que se acrecentaron las acciones de violencia sobre aquellos sujetos y territorios.

Volvemos a la pregunta inicial de este capítulo: ¿Cómo llega una corporación transnacional a instalarse en el territorio costero de VGG? En el intento de sistematizar algunas respuestas a ese interrogante, creemos que para alcanzar su objetivo la empresa no solo requirió superar los obstáculos legales que se lo impedían, que también avanzar sobre el «territorio usado» (Santos en Silveira, 2012), arrasando con la materialidad y las historias preexistentes en el lugar.

Luis y Marisa, quienes frecuentaron el espacio durante ese período, dan cuenta del accionar de ese accionar por parte de Cargill:

Compraban la casa, una vez que la compraban, venían con una topadora y la tiraban abajo y dejaban todos los escombros en el lugar [...] Llegó un momento que el barrio parecía un barrio bombardeado. ¿Viste como vos ves en las películas de guerra? Ni ponían un alambrado ni nada, poco a poco, hasta hay una acción psicológica ahí ¿No? Daba espanto [...] Por ejemplo, había un caso de una casa que tiraron abajo y el vecino nos decía “mire, tiraron la casa, pero la pared era medianera, me dejaron toda la casa inestable” [...] Hasta eso, o sea, por eso te digo que el *modus operandi* de esta gente fue realmente terrible [...] realmente era tétrico [...] y lo hacían conscientes. Porque ¿vos sabes lo que es vivir entre escombros? Entrar a un lugar, una calle, y que estén todas las casas de todos tus vecinos todas destruidas, no te salva nadie de esa locura. (L. Sánchez, comunicación personal, 14 de abril de 2023)

Quedaron salpicados, mucha gente se fue, porque la verdad era muy angustiante. Yo un día me fui a Ibai Ondo, entré y era la sensación de una guerra. Estaba arrasado. Montañas de tierra en la puerta de la casa, una cosa... ¡espantosa! [...] Y además cuando ingresé al predio, al barrio, tenía cuatro de seguridad alrededor mío. Fue una cosa de mucho atropello. (M. Bernal, comunicación personal, 5 de diciembre de 2023)

M.A, referente de los vecinos/as que se autoconvocaron para organizarse contra el accionar de la empresa, durante el encuentro que compartimos nos comentó sobre el inicio del conflicto, ratificando el relato de los/as ex concejales:

Muchos vecinos se murieron de disgusto. Algunos viejitos llegaban y les ponían montaña de tierra en la puerta de las casas, los viejos se enfermaron, se fueron muriendo. El objetivo de ellos era comprar todo para no tener lío con los vecinos. (M.A. González, comunicación personal, 18 de mayo de 2023. No es textual)

Todos los testimonios coinciden en el recuerdo de un territorio arrasado. En la siguiente imagen satelital, registrada aproximadamente tres años después de lo acontecido, aún se pueden observar algunos de los vestigios del proceso analizado (Figura 66). Es el paisaje de un barrio prácticamente despoblado y la supervivencia de algunas viviendas dispersas, que quedaron en pie frente a los escombros.



Figura 66. Imagen panorámica del sector principal del barrio Ibai Ondo, 2006

Fuente: elaboración propia en base a Google Earth y testimonios de las vecinas. Las figuras en rojo señalan vestigios del proceso de demolición de las propiedades

A la destrucción de las viviendas por el paso de las topadoras se sumó el corte del alumbrado público. Los responsables del municipio argumentaron que la Cooperativa retiró el cableado de los frentes que adquirió Cargill porque a la firma no necesitaba la iluminación (Agrofy News, 2004). Como resultado de este proceso algunos propietarios -que primero se resistían- terminaron decidiendo vender su casa. Julián reflexiona: “la

intención del barrio era de una forma y con la llegada de Cargill se transforma en otra. Se van vecinos, se abandona el lugar [...]” (Comunicación personal, 24 de abril de 2024).

Celina, recuerda con asombro los acontecimientos que fueron dejando -poco a poco- la escena de un territorio arrasado al paso de las topadoras: “Tres o cuatro quedamos, después se pobló todo de vuelta”, sentencia. Ella se incluye en la escueta nómina de quienes se negaron a vender y repasa en su memoria unas seis propiedades que quedaron en pie: “[Quedó] una chica que vive ahí abajo, María, Romina y uno que le decían “El Barba”; el hombre de la punta, “García”, y el hombre de acá, que tenía su casita, pero no vivía acá” (Comunicación personal, 19 de junio de 2024)¹⁷⁸. Excepto una de ellas, las propiedades mencionadas correspondían a casas de familias trabajadoras que residían allí de forma permanente.

Milton Santos señala que “nunca en la historia del mundo hubo un subsistema de técnicas tan invasor” por su “capacidad de imponerse y expandirse” (en Silveira, 2012, p. 33). La experiencia analizada ilustra con claridad el sentido de aquella reflexión. Una vez alojada en VGG, cual «bacteria» en un organismo vivo, la empresa fue colonizando el territorio, multiplicándose de manera exponencial. La barranca en la que aún florece el barrio Ibai Ondo, ya constituía para el año 2003 un espacio «transformado» por los vecinos y vecinas, quienes fueron «ganando» terreno al río para la expansión urbana. Sin embargo, la irrupción de la infraestructura industrial no resultó un complemento de proceso, sino un quiebre disruptivo del mismo, al inhibir el desarrollo de otros usos posibles del ambiente. Se puso en cuestión la propia supervivencia de los seres humanos y las especies no humanas que habitan el lugar.

Como consecuencia de este acontecimiento, la transformación del espacio en escasos meses fue radical. La periodista Silvia Carafa concluyó una nota de su autoría diciendo:

Por ahora lo que avanza es la topadora en la decena de casas que adquirió la empresa y que derrumba a fin de evitar que las ocupen los intrusos. En la manzana solo quedan tres predios habitados que conviven con el paisaje desolador de las viviendas destruidas, con el fondo de las enormes estructuras cerealeras. Cara y ceca de una realidad forzada, el retroceso de la zona urbana en medio del reclamo no escuchado de los habitantes del lugar. (Carafa, 2005)

¹⁷⁸ Las identidades mencionadas en este enunciado han sido reemplazadas por nombres de fantasía.

La compra de las propiedades y su posterior demolición ofició como método de coacción ante quienes no querían vender, obligándolos a vivir en un mar de escombros. En simultáneo, las relaciones bilaterales que la empresa había generado con algunos vecinos y vecinas fueron contribuyendo a fragmentar las iniciativas colectivas. Como analizaremos en el siguiente capítulo, esta situación incidió fuertemente en el proceso de organización que se articularía en torno al reclamo por las problemáticas ambientales generadas a partir de la puesta en funcionamiento del emprendimiento. El hecho de que la mayoría de los propietarios se inclinaran por la venta dificultó articular una demanda legal, al quedar solo un puñado de familias enfrentando a un importante bloque de poder público-privado.

Para finalizar, recuperando las preguntas que dieron inicio a la escritura de este capítulo, reconocemos que el proceso que generó las condiciones para la instalación de una planta agroindustrial y un puerto de aguas profundas en la localidad de VGG, combinó el accionar político-legal (que permitió derribar las regulaciones que obstaculizaban su emplazamiento) junto a otro, que, mediante el ejercicio de la violencia en el territorio, promovió el desplazamiento de las poblaciones preexistentes.

Marcio Cataia (2017) señala que ante la permanencia de un conjunto de normas que alcanzan la totalidad del espacio nacional, el único agente que tiene poder de legislar sobre el ordenamiento del territorio es el Estado. Esto se refleja con precisión en la potestad que poseen los municipios para regular el uso del suelo en cada localidad, entre otros aspectos. En esa dirección, podemos preguntarnos junto al autor, “¿para quién ordena el Estado el territorio?” O, en otros términos, ¿para quién normativiza el Estado aquello que es objeto de uso, el territorio?” (Cataia, 2017, p.26).

En esa dirección, podemos advertir que, en lo referente a la supresión de las barreras legales, así como en cuanto al desarrollo de nuevas infraestructuras viales, existió un rol activo por parte de diferentes actores político institucionales del gobierno municipal, provincial y nacional en el desarrollo de los proyectos extractivistas. Como contraparte, existieron legisladores/as y funcionarios/as del gobierno que manifestaron su oposición en el CD. Esto nos permite matizar una mirada monolítica y unívoca del Estado y concebirlo como resultado de posiciones divergentes y en disputa.

Observamos también que los argumentos promovidos por parte de la empresa al anunciar su inversión, no solo fueron reproducidos por los funcionarios locales, sino también por

parte de algunos vecinos inmersos en el conflicto. En ese sentido, podemos pensar que el discurso empresarial logró imponerse como un relato hegemónico al interior de la sociedad galvense, siendo «apropiado» por parte de la comunidad como un argumento válido para legitimar su desenvolvimiento en la región.

Para concluir, es importante señalar que la rezonificación en VGG sentó un antecedente relevante a nivel municipal y provincial, al permitir el cambio de uso del suelo en un distrito de Fin de Semana y una Zona de Reserva Ecológica y Área Protegida para la ampliación del distrito Industrial, a pesar de que habitaran familias a menos de 50 metros del lugar. Como analizaremos en el próximo capítulo, este acontecimiento fue a contramarcha de lo establecido en legislación ambiental vigente a nivel nacional y provincial, que fue «desoída» por las autoridades de aplicación. Asumimos que esta situación generó las condiciones para la emergencia de un «conflicto ambiental» (Acseirad et al., 2010), cuyas características analizaremos en los próximos capítulos.

CAPÍTULO 6. UN CONFLICTO ANUNCIADO.

TRANSFORMACIONES SOCIOTERRITORIALES Y SUFRIMIENTO AMBIENTAL EN VILLA GOBERNADOR GÁLVEZ

Ibai Ondo, Ibai Ondo
Nubes negras llegan desde el norte
Serán langostas u otros insectos
El río se sume en un gris de tristeza
El sol asoma distinto
Los hombres vendieron tu orilla
Y en la orilla de tus tardes
Se van apagando los sueños [...]
(Riveras, 2022, p.197)

En el presente capítulo se estudia la conflictividad emergente en los barrios Ibai Ondo y Santa Inés desde el establecimiento de la planta y el puerto de Cargill en VGG. Luego de describir el proceso de espacialización del polo portuario oleaginoso (capítulo cuarto) y de analizar la experiencia concreta de emplazamiento de la planta de Cargill en VGG (capítulo quinto), nos adentramos en el estudio del territorio local y sus actores, a fin de problematizar lo postulado en la hipótesis inicial de este trabajo.

Considerando que se trata de un escenario de conflicto sostenido durante los últimos 20 años tendremos en cuenta las características de su desarrollo histórico de acuerdo a las distintas variables sobre las que se articula la demanda de la población local y las estrategias desplegadas por parte de la empresa para deslegitimarlas.

En el conflicto analizado, la dimensión «ambiental» ocupó un lugar primordial desde el inicio¹⁷⁹. La incertidumbre respecto de las posibles implicancias socioambientales que traería la instalación de una industria y un puerto cerealero en el sitio escogido por Cargill, constituyó uno de los grandes pilares del proceso de resistencia. Este aspecto se sintetizó en la demanda de un Estudio de Impacto Ambiental, para evaluar la factibilidad de instalar en ese lugar el emprendimiento. A partir del relevamiento de fuentes documentales y de

¹⁷⁹ Identificamos el uso de esta categoría por parte de los legisladores/as y declaraciones de organizaciones de profesionales y ecologistas. Sin embargo, esto no significa que el conflicto sea recuperado por los vecinos y vecinas como un “conflicto ambiental”. En algunos casos, la “dimensión ambiental” del conflicto, se ve contenida en las nociones de “contaminación” “polución” o en enunciados como “nos envenenan” “genera problemas en la salud”, entre otros (Registro de campo, 2023).

las memorias construidas por diferentes actores involucrados, en el primer apartado reflexionamos acerca de cuáles fueron (y continúan siendo) los principales aspectos constitutivos de lo que consideramos un «conflicto ambiental anunciado». A continuación, el segundo apartado se orientará a partir del análisis de la dimensión socioterritorial y ambiental del conflicto. Finalmente, en tercer lugar, daremos lugar a otra variable de análisis desde una perspectiva socioeconómica.

“¡No a las cerealeras en centros poblados!”¹⁸⁰

A partir de la reforma constitucional de 1994 se consagró en Argentina el derecho a un ambiente sano y la obligación de preservarlo. Desde el año 2002, por medio de la sanción de la Ley General del Ambiente (Ley 25.675/2002) se establecieron los presupuestos mínimos de protección ambiental y los principios de la política ambiental nacional. Entre los instrumentos de la política y gestión ambiental (Ley 25.675/2002, artículo 8) se estableció que toda actividad desarrollada en el territorio nacional, “susceptible de degradar el ambiente, alguno de sus componentes, o afectar la calidad de vida de la población, en forma significativa, estará sujeta a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, previo a su ejecución” (Ley 25.675/2002, artículo 11).

Tras la descentralización estatal promovida por el Estado neoliberal de los años noventa, la responsabilidad de ejercer el derecho a un ambiente sano y al desarrollo sustentable se subordinó a la órbita de los Estados provinciales. En efecto, cada provincia tiene la facultad de sancionar leyes ambientales específicas, que complementen la Ley General del Ambiente. En la provincia de Santa Fe, la legislación ambiental vigente en el año 2003 era la Ley 11.717/1999 de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable. Bajo ese marco, se explicitaba que la habilitación de empresas o industrias radicadas en la requería de la evaluación de un estudio de impacto ambiental previo. En esa normativa se ampararon los concejales opositores y vecinos, para solicitar la realización de una Evaluación de Impacto Ambiental, ante la inminente aprobación del proyecto de rezonificación en VGG (Expediente 2421/2003).

Por medio del Decreto 1.292/2004 la Provincia reglamentó gran parte del articulado de la Ley 11.717/1999 y creó la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable como autoridad de aplicación de la misma. Esa sería la institución facultada para evaluar el

¹⁸⁰ Expresión utilizada por los vecinos de Ibai Ondo en una nota presentada al secretario Marcelo Terencio, el 30 de abril de 2004.

Informe de Evaluación Ambiental presentado por Cargill. En pleno estallido del conflicto en VGG, el gobernador Jorge Obeid nombró a Marcelo Terencio como secretario de dicha dependencia (El Litoral, 2004)¹⁸¹.

El 15 de abril de 2004 Cargill S.A.C.I presentó el Informe Técnico Preliminar de la Evaluación de Estudio de Impacto Ambiental. El proyecto de la empresa declaraba la construcción de un complejo en el distrito de VGG destinado a la recepción de semillas (principalmente soja, y en menor medida maíz); una vía para la circulación de camiones; acondicionamiento y almacenaje de las mismas; una planta de molienda de soja para la producción de aceite crudo desgomado con extracción por solvente, harinas proteicas y pellets y el correspondiente almacenaje de los productos en celdas y tanques. El proyecto se construiría en un predio de 366.310 metros cuadrados (m²), con una superficie cubierta de 110.050 m², sobre el km 408 del río Paraná. Incluía además un puerto de embarque, diseñado para barcos tipo *Panamax*, con un muelle a 36 pies de profundidad, con dos líneas de carga para granos y otras instalaciones para el embarque de aceite. Los productos serían destinados en su totalidad a la exportación (ITPEIA, 2004). Sin mayores objeciones, la Secretaría de Medio Ambiente aprobó el informe preliminar el 27 de mayo de ese mismo año (Resolución 34/2004).

La aprobación del informe desencadenó la reacción de un conjunto de actores e instituciones que bregaban desde el comienzo del conflicto por la realización del estudio. En primer lugar, se cuestionó el modo en que la SMAyDS había elegido debatir y resolver esta problemática, sin contemplar la participación ciudadana. En esa dirección, se reiteraron pedidos formales -en el ámbito legislativo y judicial- para que la autoridad competente convocara a una Audiencia Pública, considerando la dimensión del proyecto en debate. Sin embargo, las autoridades se opusieron (Abramowsky, 2004) y la audiencia nunca fue convocada.

En segundo lugar, se realizaron reclamos públicos (El Ciudadano, 2004) y se presentaron observaciones respecto de las consideraciones del órgano competente. La legislación estimaba un plazo de 30 días para realizarse observaciones al documento publicado por

¹⁸¹ La designación del ex consultor del Banco Interamericano de Desarrollo -tardía respecto del resto del gabinete- el 13 de febrero de 2004, coincidió con la necesidad de garantizar a nivel gubernamental las gestiones relativas al informe técnico de evaluación del estudio de impacto ambiental que debía realizar la empresa. Varios de los testimonios recogidos coinciden en señalar la designación de Terencio como parte del entramado de poder bajo los lineamientos de Cargill.

la SMAyDS. Presentaron observaciones al informe los vecinos del barrio Ibai Ondo; los concejales Luis Sánchez, Marisa Bernal y Roberto Rocha; el Colegio de Arquitectos de la provincia de Santa Fe y el Taller Ecologista de Rosario.

Asimismo, Taller Ecologista de Rosario presentó un “Recurso Contencioso Administrativo Sumario”, el 28 de junio de 2004, interponiendo una medida judicial por medio de la cual se solicitaba el cese inmediato de la Resolución N°0034 de la SMAyDS (Taller Ecologista, 2004). Paralelamente se ingresaron algunos proyectos de declaración, comunicación y pedidos de informes a través de legisladores provinciales y nacionales¹⁸². A razón del procedimiento llevado a cabo por la provincia el ex senador nacional Rubén Giustiniani afirmó:

Estamos trastocando el orden lógico de los acontecimientos, primero se les otorga la bienvenida a las futuras inversiones, luego se viabilizan las ordenanzas municipales y posteriormente, con el tema instalado en la opinión pública, se procura la factibilidad ambiental como si se tratara de un trámite administrativo más con el que hay que cumplimentar. (Expediente 1303/2004)

Las palabras del ex legislador dan cuenta del derrotero que asumió el tratamiento de la habilitación del proyecto agroindustrial y portuario presentado por Cargill. A partir del análisis de documentos oficiales¹⁸³ y de las memorias de diferentes actores involucrados, recuperamos cinco de los principales argumentos esgrimidos en oposición al proyecto. Desde nuestra perspectiva, sintetizan los principales aspectos constitutivos de un conflicto ambiental «anunciado».

¹⁸² En la legislatura provincial la senadora Patria Sandoz (Dpto. Rosario), realizó un Pedido de Informe, sobre impacto ambiental y arqueológico y un Proyecto de Comunicación (12 de mayo de 2004) para que se convoque a Audiencia Pública para el debate del proyecto. El diputado provincial Antonio Bonfatti, reiteró el Proyecto de Comunicación en la Cámara de Diputados de la provincia. Por su parte, el senador nacional Rubén Giustiniani presentó un Proyecto de Declaración respeto de los potenciales riesgos ambientales que podría acarrear la concreción del proyecto en el ejido urbano de VGG (Archivo Taller Ecologista).

¹⁸³ Informe Técnico Preliminar de la Evaluación de Estudio de Impacto Ambiental Cargill S.A.C.I, 15 de abril de 2004; Resolución 0034/2004 SMAyDS, provincia de Santa Fe, 27 de mayo de 2004; observaciones al ITPEIA realizadas por Taller Ecologista, 30 de abril de 2004; Recurso Contencioso Administrativo Sumario presentado por Taller Ecologista, 28 de junio de 2004; Informe del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe – Distrito II, 30 de abril de 2004; observaciones sobre el ITPEIA Cargill SACI desarrollado por el concejal Luis Sánchez.

1. Sector del emplazamiento

La Resolución de la SMAyDS no realizó mención alguna al cambio de zonificación, a pesar de que el mismo había sido aprobado por ordenanza municipal sin contar con la realización previa de un estudio de impacto ambiental. Esto constituye un aspecto a destacar, si se tiene en cuenta que el sector escogido para la construcción de la planta y el puerto cerealero presentaba un potencial escenario de conflictividad ambiental, de acuerdo a las siguientes características:

A. Existencia de urbanizaciones aledañas al perímetro de la planta

En las observaciones realizadas al Informe, el Colegio de Arquitectos de la provincia de Santa Fe afirmó: “la construcción del proyecto posee un alto (FOS) factor de ocupación del suelo en una zona urbana de fin de semana” (CAPSF, 2004, p.5). Esta irregularidad implicaba la violación del Decreto 7.317/1967 acerca de las “Normas mínimas de ordenamiento urbano”, que establecía que toda área industrial debía ubicarse “[...] siempre en relación al área de residencia a sotavento de los vientos dominantes” [y que]... “las industrias de altos niveles de peligrosidad, vibraciones, ruidos (explosiones, combustibles, petroquímicas, siderurgia, etc.) se implantarán en un área exterior a la planta urbana, sujetas a las condiciones antes dichas y alejadas en más de dos kilómetros” (Decreto 7317/1967, art. 3.1, en CAPSF, 2004, p. 9).

A pesar de la existencia de urbanizaciones de ocupación permanente y semipermanente en los barrios Ibai Ondo y Santa Inés, la empresa desestimó la existencia de dicha urbanización y la dimensión de la población aledaña. Mencionó que sobre los terrenos colindantes solo 16 viviendas presentaban “signos de ocupación”, que “no existían servicios públicos relevantes” y que el área no estaba provista de “singularidades paisajísticas tanto naturales como construidas” (ITPEIA, 2004, p.6). Esta afirmación fue cuestionada por los vecinos y vecinas de Ibai Ondo, quienes afirmaron la existencia de 40 viviendas en los barrios que rodean la planta, incluyendo la ribera del río, directamente afectada por su proximidad con la industria (Nota presentada por los vecinos de Ibai Ondo al secretario Marcelo Terencio, 30 de abril de 2004). Con respecto a la calificación del área, advirtieron que se trataba de zonas urbanas, dada “[...] la donación y apertura de calles, la donación y desarrollo de espacios verdes, la conexión vial con otras urbanizaciones existentes y [los] servicios como desagües pluviales, luz eléctrica y alumbrado público [...]” (Observaciones al ITPEIA, Luis Sánchez, 2004).

B. Zona de Reserva Ecológica y Área Protegida

Como señalamos en el capítulo anterior, hacia mediados de la década de 1990, el CD de VGG había declarado que la zona de costas (dónde ahora se construiría el puerto de Cargill) correspondía a una Zona de Reserva Ecológica y Área Protegida. En consecuencia, se prohibía “darle cualquier uso que altere la pureza de la tierra, las aguas, la vegetación” (Ordenanza 1.093/1995 CD de VGG). Asimismo, la Ley 11.717/1999 establecía que el criterio de “preservación” debía ser “prioritario a cualquier otro en la gestión pública y privada del ambiente” (Ley 11.717, art.4). Sin embargo, el proceso de zonificación contradijo dichas normativas.

En la medida cautelar presentada a la justicia, la organización Taller Ecologista afirmó que la decisión provincial era cuestionable desde el punto de vista legal, porque introducía “una nueva forma de violación del Estado de Derecho en el país, en un ámbito que ningún gobernante se había animado a violar hasta ahora: el de las áreas protegidas” (TE, 2004). Este aspecto -relevante en función de los posibles impactos que podría generar el desarrollo industrial y portuario sobre el ecosistema de humedal- fue omitido en el Informe Preliminar. Tampoco la SEMyDS se expidió sobre aquella omisión.

La incongruencia entre ambas ordenanzas municipales (vigentes al 2003) expresaba una mutación en la concepción sobre el ambiente por parte del cuerpo legislativo, que paso de identificar a esos terrenos como pulmones verdes de VGG a considerarlos aptos para la industria (Observaciones al ITPEIA, TE, 2004). En contraposición a los concejales que, en 1995, pensaron en “las generaciones futuras, en la pureza del aire, en la fauna, la flora, [y] su población” (Ordenanza 1093/95, CD VGG), quienes sancionaron la Ordenanza 1561/2003 privilegiaron el avance industrial y económico de una empresa multinacional, violando los principios ambientales en que se basaba la legislación nacional, provincial y municipal vigente. Una determinación que lejos estaba del concepto de «desarrollo sustentable», en boga desde la Cumbre de la Tierra realizada en Río de Janeiro en 1992.

C. Zona Arqueológica

En 1993 arqueólogos y arqueólogas de la Universidad Nacional de Rosario dieron a conocer la existencia del sitio arqueológico Bajada Guereño. Este sitio constituía el límite septentrional de un área de estudio de más de 30km de barrancas, desde VGG a Arroyo Seco, dónde se encontraban emplazados dos sitios arqueológicos con material en estratigrafía. En sentido Norte-Sur se encontraba el sitio Bajada Guereño (VGG), “luego

una serie de dispersiones superficiales de material arqueológico localizados en distintos sectores de la costa: al sur de “Bajada Guereño”, a la altura de la localidad de Alvear, en la desembocadura del Arroyo Frías (localidad de Pueblo Esther) y el sitio arqueológico “Playa Mansa” (al sur de la localidad de Arroyo Seco)” (Lettieri, 1998 en Expediente 2.421/2003 CD VGG).

La localización de Cargill y la construcción del puerto de embarque se superponían a parte del área descrita. Este hecho fue advertido por los concejales en el debate legislativo y se solicitó un informe de Impacto Arqueológico correspondiente. En el Informe Preliminar la empresa no se pronunció respecto de cómo garantizaría el cumplimiento de la ley de defensa y custodia del patrimonio arqueológico. La SMAyDS tampoco hizo sugerencias sobre este aspecto.

2. Camino de Sirga y acceso al río

El llamado Camino de Sirga corresponde al espacio que los propietarios de tierras ribereñas deben dejar para el libre tránsito de personas o amarre de embarcaciones. La denominación proviene de las cuerdas -o “sirgas”- con las que antiguamente los barcos eran remolcados contra corriente por bueyes, caballos o personas desde la orilla. En Argentina el uso y la propiedad de terrenos ribereños es regulada por medio del Código Civil y Comercial. El espíritu de esta reserva legal responde a la intención de no obstruir la navegación y el libre acceso de la población a los cursos de agua. Si bien las áreas costeras pueden pertenecer al dominio privado, con relación al dominio de las márgenes ribereñas el Código Civil y Comercial (CCC) en Argentina (vigente hasta 2015) establecía, que:

Los propietarios limítrofes con los ríos o con canales que sirven a la comunicación por agua, están obligados a dejar una calle o camino público de treinta y cinco metros hasta la orilla del río, o del canal, sin ninguna indemnización. Los propietarios ribereños no pueden hacer en ese espacio ninguna construcción, ni reparar las antiguas que existen, ni deteriorar el terreno en manera alguna. (CCC, art. 2639, en Recurso Contencioso Administrativo, TE, 2004)

Más allá de que las antiguas prácticas de amarre ya se encuentren obsoletas, la discusión sobre el libre tránsito del espacio ribereño resulta relevante en la actualidad, si consideramos el emplazamiento de proyectos inmobiliarios, turísticos e industriales sobre las márgenes costeras. En el caso de VGG, el lugar elegido para la instalación de Cargill

ocupaba “el último kilómetro disponible para encarar proyectos que aseguren también el derecho social de acceso al río, del que deben gozar los pobladores” (Observaciones al ITPEIA, Sánchez, L., 2004). A pesar de ello, ni el informe, ni la resolución provincial hicieron referencia a esta problemática.

3. Puerto de embarque

La construcción del muelle para el embarque de granos, aceites y subproductos sobre una superficie considerable del espejo de agua implicaba un conflicto de jurisdicciones: la instalación de la empresa en territorio costero dependía de la autorización del Concejo Municipal; la gestión integral de las Cuencas y el recurso hídrico correspondía al dominio de la jurisdicción provincial y la habilitación del puerto requería de la habilitación de la Dirección Nacional de Vías Navegables (Ley 24.093, artículo 4). En relación a este último punto, la Ley 24.093 de Actividades Portuarias establecía que para la habilitación de puertos comerciales o industriales que involucren el comercio internacional o interprovincial debían contemplarse un conjunto de variables, entre las cuales se incluía: la ubicación del puerto; la identificación de las instalaciones portuarias y su categorización; incidencia en el medio ambiente, de acuerdo a los niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos; y normas de higiene y seguridad laboral, entre otras (Ley 24.093, art.6).

En el Informe presentado, Cargill afirmó que contaba con la autorización correspondiente oficiada por la DNVN (Disposición 40/2004) y se comprometía a elaborar el Plan Nacional de Contingencia (PLANACON), de acuerdo a lo estipulado por ley. Sin embargo, a la fecha de aprobación del informe por parte de la provincia no se conocía todavía el ante proyecto de construcción de la terminal portuaria. Esto hacía imposible evaluar sus implicancias a futuro en lo relativo a la construcción de la obra, así como en lo vinculado a las futuras acciones de embarque. La declaratoria de la DNVN constituyó un dictamen básico donde solo mencionaba que la obra no produciría afectaciones a la navegación, al libre comercio y al régimen hidráulico, sin considerar las implicancias ambientales que podría generar (Recurso Contencioso Administrativo, TE, 2004).

En paralelo, el CAPSF catalogó a estos emprendimientos como “puertos sucios” (CAPSF, 2004) y aseguró que los mismos eran desactivados sostenidamente en los países desarrollados. Para la fecha, los estándares de calificación en materia ambiental de Cargill a nivel internacional ya no eran los mejores. Tampoco existió pesquisa alguna que

determine los posibles impactos del dragado a 36 pies sobre el lecho del río y barrancas (Recurso Contencioso Administrativo, TE, 2004).

La carencia de un estudio riguroso por parte de las distintas dependencias del Estado no resulta un aspecto menor a la hora de evaluar las implicancias del caso. Como analizaremos más adelante, tanto la construcción del puerto -ingresando más de 300 metros sobre el río- así como la dinámica cotidiana de carga y descarga, constituyeron un núcleo fundamental del conflicto ambiental al generar perjuicios directos a las poblaciones locales y familias pescadoras.

4. Accesos viales

El principal acceso al complejo de Cargill en VGG era por medio de la conexión vial. La empresa estimaba que una vez establecido el funcionamiento de la planta podría existir una circulación de 2500 vehículos (camiones) por día, en épocas de cosecha (ITPEIA, 2004). Este hecho -y su potencial impacto en una ciudad como VGG- alertó a los pobladores y funcionarios locales y constituyó uno de los argumentos principales esgrimidos en el Concejo Municipal durante el debate de la zonificación.

Además de las problemáticas que podría causar la congestión de vehículos, se advertían dos posibles objetos contaminantes: por un lado, la polución producida por la combustión vehicular; por otro, la emanación de agroquímicos con que se fumiga la carga en tránsito (estimada en ese momento en 24 mil toneladas diarias) y durante el período de espera para el ingreso al sitio de descarga. Este punto fue soslayado tanto por la empresa como por las autoridades de la provincia, quienes propusieron -como «única» solución al problema- la construcción del Acceso a Cargill y de una playa de camiones aledaña al predio. Por su parte, el Colegio de Arquitectos observó: “[...] no podemos coincidir que la ruta en proyecto tiende a solucionar los impactos negativos del transporte de carga, si dichos impactos están referidos a problemas de ruidos, congestión, conflictividad circulatoria, accidentología, polución ambiental, vibraciones, etc.” (CAPSF, 2004, p.5-6). Si bien el nuevo camino constituía una posible “solución” al ordenamiento vehicular, de ninguna manera mitigaban los daños ambientales.

5. Transformación y contaminación del ecosistema

El establecimiento de una planta industrial de “alta peligrosidad” (Ley 11.717/1999) y un puerto cerealero en la ribera del río Paraná representaba un potencial instrumento de

contaminación de la tierra, agua y aire. Esto violaba lo establecido en el espíritu de la legislación ambiental, que procuraba: “Asegurar el derecho irrenunciable de toda persona a gozar de un ambiente saludable, ecológicamente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida y dignidad del ser humano” (Ley 11.717/1999, art. 1). Al situarse a menos de 100 metros de las urbanizaciones circundantes la situación alertaba a las familias implicadas respecto de los posibles riesgos para su salud.

Escribe el poeta galvense José Luis Riveras que “solo quién ha crecido junto al río puede comprender la inmensidad de su belleza” (2022, p. 187). Las palabras de Silvana, actualmente vecina del barrio La Ribera de VGG, se hacen eco de aquella metáfora, rememorando el paisaje de su infancia:

Yo me acuerdo que salía con un canasto a juntar huevos [...]irme caminando al río, jugábamos ahí. Por el medio de lo que es Cargill ahora era toda una calle, ¡campo! vos ibas y era pájaros, pájaro, árboles, era algo re lindo. Nosotros íbamos hasta la costa, que por la costa de Cargill había, sobre la tierra, así la barranca, una cueva y una casita adentro ¿Eso estará todavía? (Silvana, comunicación personal, 31 de octubre de 2023)

En el mismo sentido, Julián recuerda: “Yo me acuerdo a haber ido por abajo, haber ido en canoa... acá había una arboleda, toda esta línea que todavía hay un pedacito, pero en toda la línea de arriba de la barranca había unas cosas hermosas” (Julián, comunicación personal, 24 de abril de 2024).

Desde la perspectiva de Cargill, las transformaciones del paisaje serían mitigadas con la disposición de cercos forestales, que, a su criterio, contribuirían a “mejorar la estética del paisaje circundante”. Por el contrario, al recorrer actualmente el área, es posible observar que el perímetro forestal dispuesto modificó sustancialmente la fisonomía de aquel balcón al río y obstruyó la circulación a lo largo de la costa. Sin embargo, más allá del impacto en la geografía del lugar, las principales preocupaciones de los vecinos y organizaciones ambientalistas se vincularon a la contaminación producida por el uso y desecho de productos químicos.

En el ITPEIA, la empresa declaró el uso de dos tipos de productos químicos denominados comercialmente “DDVP” y “Rendal”, y estimó un consumo anual de 400 y 650 litros, respectivamente (ITPEIA, 2004, p. 26). Ambos productos eran comúnmente utilizados

para rociar el grano durante su período de almacenamiento en silos o camiones antes de su procesamiento. El producto agroquímico denominado DDVP (diclorvos) se trata de un plaguicida-insecticida organofosforado de toxicidad aguda, clasificado (en 2004) según la guía de productos fitosanitarios como clase 1-B. El mismo se dosificaba en los camiones en su lugar de origen antes de ir al puerto y en él antes de embarcar. Por su parte el producto denominado comercialmente RENDAL (clorpirifos) se trata de un insecticida del grupo de los organofosforados considerado como clase 3, con un poder residual de 90 días (Recurso Contencioso Administrativo, TE, 2004, p. 25)¹⁸⁴.

La peligrosidad de los productos químicos utilizados por la empresa fue expuesta en el marco del debate legislativo donde además se hizo mención a números antecedentes conflictivos en el uso de las mismas. Uno de los más relevante fue el estudio realizado por el investigador Daniel Lerda, titular de la Cátedra de Toxicología Ambiental de la Universidad Católica de Córdoba, en la localidad cordobesa de Marcos Juárez (La Capital, 2002). Allí se demostró que cuatro de cada diez personas poseían problemas respiratorios y alergias ocasionadas por el polvo emanado de la manipulación de granos. Entre las causas, se hacía referencia al uso de DDVP y Rendal indicando que éstos generaban consecuencias importantes para la salud a nivel del sistema nervioso, inmunológico y sobre los sistemas hormonales (Nota al CD de VGG, M. Bernal y R. Rocha, 2004). Entre las conclusiones señalaron que las medidas correctivas no solo dependían de la distancia de los silos respecto de las urbanizaciones cercanas, sino de su ubicación en relación a la frecuencia y orientación de los vientos. En la misma dirección, otros registros tomados en sitios cercanos a las instalaciones portuarias agroindustriales alertaban sobre la drástica modificación que podría sufrir el modo de vida de la población, teniendo en cuenta los niveles de polución observados. Este hecho había sido denunciado en barrio Malvinas (ex Refinería) de la ciudad de Rosario y en la ciudad de Venado Tuerto (Bloque Socialista, Expediente 2.421/03, 31 de octubre de 2003).

En contraposición, Cargill aseguraba que el medio físico contaba con “capacidad de acogida para absorber la degradación ambiental” [...] y anunciaba que tomaría recaudos en relación al control de efluentes líquidos susceptibles de generar impactos sobre la calidad del agua subterránea, el agua superficial y el medio biótico (ITPEIA, 2004, p.7).

¹⁸⁴ Se denominan insecticidas organofosforados (IOP) aquellas sustancias orgánicas derivadas de la molécula del ácido fosfórico. Forman parte de los insecticidas "de contacto" al absorberse por intermedio de los lípidos del caparazón de los insectos (Carod Benedico, E, 2002, p. 52).

Para el año 2004, la corporación ya contaba con importantes antecedentes del incumplimiento de este compromiso, estando involucrada en numerosos litigios relacionados al impacto ambiental de sus actividades¹⁸⁵. Uno de los más destacados y cercano a la situación de VGG fue el conflicto por la instalación de una terminal portuaria en Santarém, Estado de Pará, Brasil¹⁸⁶. A pesar de las situaciones expuestas, la posición de la empresa fue respaldada por la SMAyDS, quién argumentó que al asignarse áreas para el desarrollo industrial se había realizado una “adecuación del territorio” y afirmó que el emprendimiento no implicaba amenazas o degradaciones al medio físico (SMAyDS, Resolución 34/2004). En función de ello se dio curso a la instalación.

En el año 2018, el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) prohibió “la importación, comercialización y uso de los principios activos Diclorvos (DDVP) y Triclorfon y de los productos formulados que los contengan, para su utilización en granos” (Resolución N° 149/2018, SENASA). Entre otras consideraciones se destacó que los Límites Máximos de Residuos (LMR) establecidos para el Diclorvos (DDVP) eran superiores a los establecidos por los principales países importadores de productos argentinos y que la disipación de las aplicaciones de este producto en granos almacenados, de acuerdo a los valores necesarios para combatir las plagas postcosecha, necesitaba de aproximadamente de 120 días para alcanzar los LMR de los destinos más exigentes, siendo que las exportaciones en Argentina no superaban las travesías de 35 días (Resolución 149/2018, SENASA).

¹⁸⁵ En 1993 el Consejo de Prioridades Económicas (CPE) de Estados Unidos colocó a Cargill primero en la lista de transgresores ambientales de la industria de la alimentación estadounidense, por haber cometido más de 2000 violaciones ambientales desde 1987. En 1988 una planta de Cargill derramó más de 150.000 litros de ácido fosfórico en el río Alafia en Florida, causando una masiva mortandad de peces. En 1991 fue la compañía que tuvo los índices más altos de contaminación del aire de la industria. Hacia enero de 1998, Cargill Salt, fue condenada por la corte Federal con sede en San Francisco (California) por volcar desechos tóxicos al Refugio Nacional de Vida Silvestre de la Bahía de San Francisco “Don Edwards”. En Venezuela, en 1994 se instaló la planta de producción salinera PRODUSAL (de la cual Cargill controlaba el 70% del paquete accionario) y los problemas de contaminación ambiental comenzaron a arruinar la pesquería en la zona norte del Lago de Maracaibo. En setiembre de 1997, el gobierno de Bolivia inició el dragado de Canal Tamengo, a pedido de la Terminal de granos de Puerto Aguirre, propiedad de Cargill. Los sedimentos que se removieron estaban contaminados con metales pesados, hidrocarburos y pesticidas, poniendo en riesgo a las tres poblaciones que toman agua del Canal, como así también a la población de Corumbá (Archivo Taller Ecologista).

¹⁸⁶ En 1999, el Ministerio Público Federal (MPF) de Santarém entró en proceso para exigir que la Compañía Docas do Pará (CDP) realizase los estudios de impacto ambiental antes de abrir el proceso de licitación para la construcción de nuevas terminales en el puerto de Santarém. Cargill, utilizando la acción de amparo de CDP, invirtió 20 millones de dólares para instalar una terminal granelera en Santarém. A pesar del litigio judicial en marcha, en noviembre de 2003, las instalaciones de Cargill ya estaban operando (Archivo Taller Ecologista).

Teniendo en cuenta los antecedentes mencionados y una vez consumada la zonificación en VGG, la concejala Marisa Bernal (de profesión médica psiquiatra) propuso ante el Concejo Deliberante la construcción de un mapa epidemiológico en los barrios afectados para evaluar el estado de salud de la población y contar con un registro oficial que permitiera estimar los efectos a futuro. El proyecto fue rechazado por mayoría del cuerpo legislativo. En relación a aquella experiencia, la ex funcionaria, reflexiona:

[...] hubiese sido el único caso en el mundo que vos tenías un mapa epidemiológico previo y vos hoy, veinte años después, podías analizar qué era lo que se había modificado en la salud de los habitantes de ahí. Y se negaron. Votaron en contra. No se pudo hacer. [...] Porque hoy en día ¿cuál es el argumento que utilizan todos los abogados que tienen ellos? Que no hay cómo, que puede ser multicausal y que vos no tenés relación directa entre la empresa y...eso lo mostraría antes de la instalación. Hubiera sido una oportunidad única para tener el registro de lo que genera. (M. Bernal, comunicación personal, 5 de diciembre de 2023)

El proceso de resistencia, articulado conjuntamente desde el recinto legislativo y la manifestación pública, consiguió demorar más de un año la puesta en funcionamiento de la empresa. A pesar de las observaciones realizadas, la legislación vigente y haciendo caso omiso a los antecedentes que demostraban el potencial impacto ambiental de la industria cerealera, la aprobación del Informe Técnico Preliminar abrió el camino definitivo para la construcción del complejo portuario-industrial. De este modo, con el visto bueno del gobierno provincial, se cerró uno de las etapas centrales del conflicto.

Los aspectos descriptos en estos cinco ejes sintetizan las principales demandas y preocupaciones expuestas por los vecinos y vecinas de VGG, organizaciones ambientales, profesionales y legisladores/as opositores/as al proyecto durante el período 2003-2004¹⁸⁷. Las mismas fueron recuperadas a partir del trabajo etnográfico y el análisis de las distintas observaciones realizadas al Informe Preliminar presentado por la empresa.

¹⁸⁷ Durante ese período no se registran demandas específicas de poblaciones pertenecientes a los barrios contiguos, correspondientes a la localidad de Alvear. Inferimos que esta omisión se vincula a dos factores: primero, al marco jurisdiccional en que se focaliza la disputa correspondiente al proceso de zonificación e inscripción fiscal de la empresa, con centralidad en VGG; y, en segundo lugar, a la escasa participación de las poblaciones pertenecientes a la localidad de Alvear durante el proceso de resistencia a la instalación, quienes se integraron al conflicto en una etapa posterior.

Una vez aprobada la resolución de la Secretaría de Ambiente, el Colegio de Arquitectos de la provincia denunció:

Llamativamente grupos poderosos se apropian de suelo urbano con soporte infraestructural existente como valor agregado construido por la sociedad toda, cuando lo deseable y técnicamente correcto debería ser instalarse en zonas rurales adyacentes con la suficiente y clara distancia de dónde se recrea y materializa la experiencia humana [...] (CAPSF, 2004, p.3)

Por su parte un grupo de vecinos y vecinas elevaron una nota al secretario M. Terencio donde se posicionaron contra la cerealera y sentenciaron: “somos un pueblo al que le mataron sus ilusiones. Firman quienes están a favor “del trabajo por la vida” y no de “la vida por el trabajo”. ¡No a las cerealeras en centros poblados! (Vecinos del barrio Ibai Ondo, 30 de abril de 2004).

Las variables analizadas en este apartado nos permiten identificar un conjunto de problemáticas “en puerta” sobre las cuales se esgrimió un conflicto ambiental sostenido por más de dos décadas. A pesar de la gravedad de las advertencias, hoy podemos reconocer una problemática que superó ampliamente las dimensiones mencionadas tanto cualitativa como cuantitativamente. A partir de la historización de este proceso es posible señalar el accionar de los sectores hegemónicos del Estado, en sus diferentes estamentos, en post de viabilizar el establecimiento de la planta y omitir su responsabilidad en la salvaguarda del medio natural y la salud de la población residente. En esa dirección, con el aval político del Ejecutivo Municipal, provincial y nacional se abrió paso a la reconversión de este sector de VGG en una nueva «zona en sacrificio» (Olmedo y Ceberio De León, 2021) para el modelo de agronegocio.

Territorios en sacrificio

La noción de Zona de Sacrificio tiene su origen en EEUU, en el marco de la Guerra Fría, dónde fue utilizada para dar cuenta de los efectos causados sobre la población como consecuencia de la actividad nuclear, y, más adelante, la actividad carbonífera. El libro de Steve Lerner (2012) *Sacrifice Zones. The front lines of toxic chemical exposure in the United States* marca el origen del término, para dar cuenta del “sacrificio” de un conjunto de la población norteamericana (afectada por la producción de armas), en post de un “bien común” mayor, como el de la “seguridad nacional” (Olmedo y Ceberio De León, 2021).

De acuerdo a la concepción epistemológica explicitada en este trabajo, no hablaremos de «zonas» sino de «territorios» en sacrificio, enfatizando de esta manera las relaciones de poder que los constituye. La adopción que hacemos del término no comulga con el sentido otorgado por la Ecología Política de los países anglosajones, sino con la reelaboración realizada desde una epistemología y una Ecología Política Latinoamericana. Desde ese posicionamiento hablamos de «territorios sacrificables» para referirnos a “zonas receptoras de las actividades extractivas, sometida al sufrimiento que supone la depredación ambiental, la apropiación y expropiación de sus bienes comunes” (Olmedo y Ceberio De León, 2021, p. 166). Por último, resulta pertinente destacar que los consideramos territorios *en* sacrificio, ya que su carácter “sacrificable” no es una condición propia del espacio geográfico sino producto de una lógica planificada que los condujo hasta allí.

La noción de territorios en sacrificio lleva implícita la invisibilización de los territorios subordinados a la lógica del capital. La categoría adquiere mayor poder explicativo si es comprendida desde las “lógicas sistémicas-transterritoriales [que] permiten comprender los mecanismos sociales, políticos e ideológicos que localmente construyen cuerpos, territorios o paisajes invisibles” (Olmedo y Ceberio De León, 2021, p.167). El desarrollo del presente capítulo se inscribe, justamente, en la tarea de visibilizar esos paisajes y desnaturalizar los mecanismos que los construyen.

En gran medida los estudios que denotan la construcción de territorios en sacrificio en América Latina suelen remitir a la situación de contaminación y sus efectos sobre comunidades marginadas y racializadas, más que poblaciones urbanas y de trabajadores (Saccucci, 2024). En nuestro caso, abordamos una experiencia de contaminación ambiental por el desarrollo agroindustrial que afecta tanto a las poblaciones de barrios populares como a familias trabajadoras de barrios residenciales. De allí que sea preciso preguntarse ¿en qué medida la categoría de territorios en sacrificio resulta pertinente para analizar nuestra problemática de estudio? ¿Qué sentidos se configuran en torno a esta noción en el caso de VGG?

En busca de aproximar algunas respuestas, podemos señalar que las principales dimensiones sobre las cuales versa la configuración del conflicto en VGG incluyen: la pérdida del frente costero; la contaminación del aire y agua (tanto el río como el agua de pozo); roturas en las viviendas producto de las vibraciones; contaminación sonora de la actividad de la planta y desplazamiento de antiguas zonas destinadas al cultivo

frutihortícola y cría de animales. Desarrollaremos a continuación las problemáticas mencionadas, a fin de comprender qué sentidos se configuran en torno a la conceptualización propuesta para el análisis de nuestra problemática.

Cuando desde el cielo llueve y la tierra simbra

Tal como había sido previsto por las voces que se alzaron contra el proyecto de la transnacional, la primera consecuencia producida luego de la construcción de la planta fue la drástica transformación del ambiente y la consecuente reducción del frente costero. Se cercenó el acceso a casi 1000 metros de una de las últimas ventanas al río que sobrevivían al avance industrial y de urbanizaciones informales en la ciudad. En ese sentido, tal como afirmara el Colegio de arquitectos y arquitectas, el caso de VGG resultó “paradigmático”, ya que “con la instalación de Cargill se terminó [...] transformando a una ciudad ribereña frente al majestuoso Paraná en una “singular” ciudad mediterránea [...] (CAPSF, 2004, p.3-.4).

Poco más de un año después de que el primer barco amarrara en el puerto de Cargill, vecinos y vecinas del barrio Ibai Ondo presentaron una nota al secretario de Medio Ambiente denunciando la aparición de “polvillo y partículas amarillentas, en una cantidad suficiente como para tapar el color de un vehículo en 5 horas”, además de un ruido que invadía el barrio durante los días de humedad, comparable “al ruido de una turbina” (Nota a la Sec. de Medio Ambiente, 21 de mayo 2007). Estas afecciones comenzaron a sentirse a partir de la puesta en funcionamiento de la planta y la terminal portuaria. Sin embargo, durante los primeros años los episodios eran intermitentes, con grados de mayor o menor intensidad de acuerdo a variables como el calendario de cosecha, el volumen de carga y la orientación de los vientos, entre otras. De acuerdo a las memorias de los vecinos, luego de la controversia desatada por la venta de las propiedades, el barrio Ibai Ondo quedó sumido a un estado de latencia -un «tiempo de espera» (Auyero y Swistun, 2007)- durante el cual el conflicto con Cargill no derivó en acciones públicas ni reclamos masivos.

Julián, al reflexionar sobre la actitud mayoritaria de las familias del barrio insiste en afirmar: “acá no hay lucha” (Comunicación personal, 8 de junio de 2024). Al indagar sobre el proceso que siguió a la venta de las propiedades, señala que “no hubo resistencia, hubo retiros” [...] “La gente del Bajo Alvear se movió mucho, pero de este barrio no. La gente que vive acá es gente con más dinero, o sea, muchos no vivían acá, tenían casa de fin de semana...” (Comunicación personal, 8 de junio de 2024). Problematicamos sus enunciados y nos preguntamos ¿Qué acciones son reconocidas como parte de la

resistencia y cuáles no? ¿Por qué no fue posible dar continuidad al proceso de resistencia tras la instalación? ¿Qué factores incidieron? ¿Cómo se sostuvo la relación de los vecinos y vecinas con la empresa a partir del inicio de las obras hasta la emergencia de las primeras denuncias?

Paula reside en Ibai Ondo hace 23 años. Al recordar ese proceso menciona que al principio no hubo una demanda legal porque quedaron muy pocas familias, “[...] cuando empezó a haber más gente fue otra cosa”, afirma (Paula, comunicación personal, 19 de junio de 2024). En ese mismo sentido, Julián aclara que “[...] el movimiento se da después con Vecinos Autoconvocados” (Comunicación personal, 6 de junio de 2024). Pensamos que es posible que la menor volatilidad del polvo y el escaso número de familias que habían permanecido en el barrio tras el desplazamiento generado por la empresa, haya colaborado en la permanencia de ese estado de “inactividad” por parte de los vecinos. A eso se sumó la conformación de una Comisión Vecinal que adoptó una posición «dialoguista» con la empresa. A lo largo del conflicto el proceso de resistencia no se articuló en un bloque político homogéneo. Si bien, al inicio de la controversia existió un objetivo común en resistir la instalación de la empresa, rápidamente, ambas posicionamiento resultaron antagónicas. Desde allí que se identifiquen dos «tendencias» contrapuestas entre los vecinos/as.

“[G----] arma una vecinal pero no participaban los vecinos [...] nosotros nunca supimos que existía, después comenzamos a saber [...]”, menciona Julián. [...] Ella nos invitaba a las reuniones con Cargill [...] ¿Qué está pasando?... “todo bien” ... Claro, las mediciones que se hacían en su casa. Entonces la Vecinal firmaba que estaba todo bien” (Julián, comunicación personal, 8 de junio de 2024). Otros vecinos mencionan que esta actitud llegó a manifestarse en acciones conjuntas por parte de la empresa y representantes de la Vecinal, como, por ejemplo, en la promoción de inmuebles para su compra por parte de la firma e iniciativas de cooperación por medio de la Fundación Cargill, entre otras. A pesar de ello, existió otra postura, promovida por un grupo de vecinos que sostuvo su intransigencia ante la presión por la venta de los terrenos. Más adelante, este grupo constituiría la base para aglutinar un sector mayoritario decidido a luchar por mejores condiciones de vida para las familias del barrio.

Según se enunció en los medios locales, hacia el año 2013- 2014, el polvillo se intensificó notablemente (Informa2, 2022). Entre las hipótesis posibles, algunos testimonios vinculan este viraje a un cambio en las condiciones de seguridad e higiene de la empresa,

producto la “flexibilización” de las regulaciones estatales en el marco de un contexto político de promoción del sector agroexportador a partir de 2015. El testimonio de Julián, propietario de una de las viviendas ubicadas a pocos metros de la planta, comulga con dicha teoría:

[...] con Cargill no había dilema primero. [...] Hasta el 2015, en el cambio de gobierno, cuando entra Macri algo sucede y se barren los controles, despidos de gente [...] desde ese tiempo comenzamos a ver polvillo todo el tiempo. Antes dependía de si te tocaba el viento del lado del barco, nada más, en la carga esa. Ahora, desde ese tiempo, se ve polvillo todo el tiempo, desde los silos.

[...] un trabajador de Cargill vio que retiraron los aspiradores, o se habían roto y no los repararon más. Los aspiradores quedaron ahí adentro de los silos. Por eso es la diferencia de los controles. En el cambio de gobierno hay una diferencia, se prende fuego¹⁸⁸... polvillo por todos lados. [...] Yo hablo dentro de los silos, porque el problema real viene de acá. El problema es acá. Sacaron los aspiradores de acá y [...] descargan camiones, camiones, camiones. Eso vuela para todos lados. ¡No importa el viento, no importa nada! [...].

[...] así llegó un momento que no se podía, era absolutamente todo el tiempo. Yo recuerdo haber barrido el techo en la parte vieja de la casa, que tiene la losa, y sacar un alto importante polvillo. Comenzó a cambiar. Ahí comenzó a cambiar y bueno y los vecinos nuevos inclusive se sumaron y.... y no aflojan. (Julián, comunicación personal, 24 de abril de 2024)

Si bien no fue posible constatar el cambio de política al interior de la empresa, para algunos vecinos ese proceso generó una instancia de «quiebre», que coincidió con un resurgir del proceso de resistencia. Julián reflexiona: “como quedábamos bien en el medio, ahí comenzamos... denuncias primero, les avisamos...”. Esto permite explicar porque las primeras denuncias fueron realizadas a partir de 2015.

En ese contexto, María Angélica, una maestra rural oriunda de Santiago del Estero, recuperando las primeras experiencias de resistencia a la instalación de la empresa, comenzó a motorizar la organización de un espacio autoconvocado de vecinas y vecinos.

¹⁸⁸ La Capital (2017, 19 de diciembre). Un incendio en un silo de Cargill alarmó a Villa G. Gálvez. *La Capital*.

Allí se dio inicio a una nueva etapa del conflicto que llevaría, hacia el 2020, a la conformación de un nuevo colectivo de resistencia bajo el nucleamiento de «Vecinos Autoconvocados». A las familias que venían sufriendo el embate de la empresa se sumaron nuevos vecinos que habían llegado al barrio en una segunda etapa de (re)poblamiento del espacio, “en busca de un lugar tranquilo para vivir”. Del seno de este grupo se construyó una lista que disputó y consiguió asumir la conducción de la Vecinal.

El espacio expresó un conjunto de demandas de las familias para el mejoramiento del barrio, entre ellas el acceso de la línea 143 del transporte urbano de colectivo; la colocación de agua potable, contenedores de residuos y la construcción de una plaza pública en terrenos ganados al río. Sin embargo, el eje principal de confluencia fue la necesidad de construir una acción colectiva contra Cargill. A partir de allí se realizaron reiteradas denuncias por distintos hechos de contaminación que se producían producto del procesamiento, embarque y descarte de residuos de la planta industrial (Conclusión, 2015). Paralelamente, se dio inicio a la demanda penal.

Entre las principales consecuencias producidas por el funcionamiento de la planta y el puerto, en el caso de Ibai Ondo toma relevancia la contaminación del aire y el agua a partir del residuo generado por la manipulación del poroto de soja durante el almacenamiento, procesamiento y embarque (Figura 67). Además, el barrio se contamina de los residuos químicos que la empresa desecha al río -de forma ilegal- a través del canal pluvial que separa al barrio de la planta (Figura 68).



Figura 67. Mesa en espacio exterior. Vivienda familiar, barrio Ibai Ondo
Captura propia, 19 de junio de 2024



Figura 68. *Desagüe pluvial, Ibai Ondo*
Captura propia, 19 de junio de 2024

Los efectos se empezaron a evidenciar a partir de la aparición de problemas respiratorios, reacciones en la piel y otras patologías. En relación a los casos documentados, una trabajadora de la salud nos relata la experiencia con uno de sus pacientes:

[---] tenía un problema de piel, me dijo dónde vivía, [y] lx mando a una toxicóloga. La toxicóloga empieza a ver los niveles que tenía en sangre. Así empezamos. [...] Ahí lx mandé de la doctora [-], que le pidió todos los laboratorios. Y ahí salta los niveles que tenía. [...] Que cuando le vuelven a repetir después de que ella empieza a comprar agua envasada no tienen más problema. (M. comunicación personal, diciembre 2023)

Un familiar de aquella persona agrega:

[--] se hizo un análisis y tenía este componente en su sangre como si hubiese tomado RAID, decía, o sea en lo que le explicaba el médico, eh... todo, o sea, durante un tiempo prolongado. Y aparecen otros vecinos, niños con manchones en la piel, cada vez que había polvillo, te pica todo. Te pica sobre la ropa. Eh, problemas para respirar.... Yo recuerdo a mi gordita, empezó con su asma. (Julián, comunicación personal, 24 de abril de 2024)

A partir del relevamiento etnográfico y bibliográfico, podemos afirmar que este caso no constituyó un hecho aislado. En esa misma dirección, la antropóloga Verónica Vogelmann postula:

Ana María recuerda: “pensaba que a mi sola me agarraba el picor”, sin embargo, al socializar sus síntomas comenzaron a relacionarlos con la presencia del polvillo en el barrio que se agudiza con las operaciones de carga y descarga de barcos [...]

la identificación de estas dolencias comunes fue fundamental al momento de construir sus experiencias organizativas [...]. (Vogelmann, 2023, p.161-162)

En junio de 2019 vecinos del barrio Ibai Ondo remitieron a la empresa Cargill S.A.C.I una carta en reclamo por las emanaciones de polvillo que venían padeciendo desde hacía meses en la zona. Se atribuía el problema a “las operaciones de carga y descarga” en la planta de Villa Gobernador Gálvez” (Decreto 1481/20, VGG). Además, hicieron llegar la denuncia por “contaminación ambiental” a las autoridades municipales, mediante una nota dirigida a la secretaria de Salud y Ambiente, Marisa Bernal (Nota a la secretaria de salud, VGG, 2019), quién había participado junto a los vecinos desde un comienzo en las actividades de repudio a la instalación de la planta y acompañó sus demandas como concejal de la ciudad.

Muchos vecinos reconocen que durante su mandato a cargo de la Secretaría de Salud (período 2015-2019) se consiguieron algunas conquistas parciales como la implantación del Cordón Verde y una comunicación más fluida con los responsables del área ambiental de Cargill. A partir de entonces la empresa mantenía una comunicación con la Vecinal y detenían el proceso de embarque de acuerdo a la orientación de los vientos, en caso de aviso. Sin embargo, la ex funcionaria reconoce las limitaciones de la política municipal frente al poder de la empresa:

Yo fui secretaria de Salud y Ambiente. Ahí empezamos a pedir todas las barreras y demás... y teníamos contacto con la persona que estaba en la parte medioambiental de la empresa. Avisaban los vecinos, llamaban y cortaban la carga si había viento para este lado. Si había viento se cortaba. Pero igual quisimos entrar y no nos dejaron. O sea, no me dejaron entrar a mí a la empresa como secretaria de Salud y Ambiente.

[...] ellos no arreglan con el municipio, van a Nación directo y provincia para algunas cosas. Es derecho a Nación. Por eso los Ministerios de Ambiente no te dan ni cinco de pelota. ¿contra quién vas a pelear? Te pasan por arriba. Es imposible. (M. Bernal, comunicación personal, 5 de diciembre de 2023)

Sin embargo, a pesar de las pequeñas concesiones otorgadas, la situación de conflicto tuvo una nueva escalada a partir del inicio de la Pandemia, en 2020¹⁸⁹. Julián acentúa la importancia de ese período:

En la Pandemia se potencia porque estábamos todo el tiempo en el barrio. Vienen vecinos nuevos, se potencia el enojo... “¡bueno basta loco!, estamos encerrados... estamos hablando de sanidad y ustedes nos están... ahí no importaba nada.

Se potenció mucho el conflicto. Hicimos las denuncias. Le dimos un marco más jurídico en ese momento. Unos cincuenta comenzamos con las denuncias. Le metimos como quinientas denuncias más o menos, en total. (Julián, comunicación personal, 24 de abril de 2024)

En ese contexto, los debates entorno a las políticas sanitarias tomaron centralidad y fueron recuperados por la población para poner en discusión qué significaba para ellos una vida saludable; quiénes era los responsables de los daños ocasionados contra su salud y cuál era la responsabilidad del Estado en post de preservarla. Esto permitió dar un salto cuantitativo en el proceso de judicialización, sumándose un número mayor de denuncias¹⁹⁰.

En virtud de los reclamos realizados en 2019, el 11 de diciembre de 2020, el CD de VGG emitió el Decreto 1481/2020 donde solicitó al gobierno provincial determinar si la empresa Cargill había instrumentado las medidas de mitigación de impacto ambiental y los monitoreos correspondientes, de acuerdo a la normativa vigente. El personal de Control y Convivencia Ciudadana y del Área de Ambiente del Municipio constató consecuencias dañosas a lo largo de ese año (2020) producidas por las emanaciones operadas en el proceso de carga y descarga (Decreto 1481/2020, CD VGG). No hemos encontrado registro de respuesta otorgada por la Provincia.

La permanencia de la problemática, junto a la falta de respuestas gubernamentales, llevó a que el caso tome estado público en 2022. En esa ocasión 49 vecinos y vecinas de Ibai Ondo -de un total de 150 afectados- denunciaron públicamente a la empresa y anunciaron

¹⁸⁹ Refiere al período de aislamiento social, preventivo y obligatorio iniciado en Argentina el 20 de marzo de 2020, tras la irrupción de la Pandemia mundial por el virus COVID-19.

¹⁹⁰ No profundizaremos en los aspectos relativos a la dimensión judicial del conflicto, a fin de preservar información sensible que forma parte del proceso judicial en curso.

el inicio de una demanda judicial (Informa2, 2022). Allí una de las voceras del barrio denunció:

En los últimos años hemos hecho diversos reclamos sin una respuesta favorable. Lo que nos contestan las distintas personas con las que pudimos hablar de la planta es que el spelet está enmarcado en los valores normales que marca la ley. Que nosotros tomábamos el agua del bombeador, ahora dejamos de tomar, por los niños...tenemos diversos problemas, hay otros vecinos que tienen problemas en la piel. Es una pena, una señora tiene todo el brazo, que le aparece y desaparece. La ropa en la sogá hay que lavarla de nuevo, a los vehículos, las plantas, todo queda...hay días que parece una niebla cuando están cargando los barcos. Específicamente cuando están cargando los barcos. Cuando hay viento sur y sureste lo padecemos nosotros. Cuando hay viento norte o noreste lo padece Bajo Alvear, el mismo problema. Hay una vecina que está acá presente, el día martes a la noche estaba cargando el barco y tuvo que levantar la ropa de la sogá, del otro lado, porque no se podía respirar. Ellos dicen “parece niebla lo que había”. En las plantas, en los cítricos se pega y se hace una costra, porque el cítrico de por sí es una hoja aceitosa que se pega y se le hace una costra que se lava con la lluvia.

[...] Ellos dicen que no contaminan. Que lo nuestro no es un problema que ellos lo generen [...] Uno de los abogados dijo que si vivimos cerca de una planta debemos saber que podemos estar sujetos a una posible contaminación. Bueno, ellos contratan a una empresa para que coloquen los medidores del spelet. Lo ponen en algunos vecinos [...] lo dejan un determinado tiempo, de una mañana al otro día, pero todo ese tiempo no cargan el barco. Lo habían retirado la última vez a las 11 de la mañana, a la una estaba cargando el barco y no se podía respirar del spelet. Entonces, por lógica que de esa manera las medidas van a dar siempre por debajo de esos valores [...] Nosotros pedimos que no nos contaminen, primero. Que bajen los valores, porque ellos tienen los medios. Hay un sistema de aspersor que pueden colocar para bajar la contaminación para que cuando carguen los barcos el spelet caiga al río. Pedimos resarcimiento económico por los daños causados, que ya nos dijeron que no [...] La vida nuestra tiene un valor. (Informa2, 2022)



Figura 69. Manifestación pública vecinos/as de Ibai Ondo

Fuente: *Informa2*, 11 de marzo de 2022

Durante los últimos años, a partir de la reorganización de la Vecinal se consiguieron mejoras para el barrio. Por parte de la Municipalidad de VGG se asumió la construcción de una plaza pública en los terrenos «ganados» a la barranca; se realizó la conexión de agua potable (con la colaboración de la Fundación Cargill que donó los caños para la obra) y se mejoró el sistema de recolección de residuos a partir de la colocación de contenedores. Ahora bien, en lo que respecta a la contaminación diaria producida por Cargill la respuesta gubernamental continúa siendo nula. La misma situación se repite en el barrio Santa Inés.

A partir del trabajo de campo realizado durante los años 2022 y 2024, junto a vecinas y vecinos que participan de la Comisión Vecinal, en los respectivos barrios, pudimos relevar diversos testimonios que dan cuenta que la problemática del polvillo persiste e incluso se ha intensificado.

[...] mejoraron las calles. El agua mejoró, pero no el polvillo. El polvillo nos va a hacer mal. Nos vamos a morir por eso. (Julián, comunicación personal, 24 de abril de 2024).

[...] primero te molestaba más el ruido, porque era peor, mucho más que ahora y después con el tiempo ya el polvillo. [...] Ya empezamos con problemas respiratorios...incluso se han muerto caballos, animales. Mi marido decía que echaban mata yuyos... animales que criábamos [...] normalmente las erupciones

son como que te agarra picazón, en verano, que uno anda más al descubierto. (Claudia, comunicación personal, 17 de junio de 2024)

[...] acá hay mucha gente brotada que le ha salido manchas en la piel y los médicos le dijeron que es por la empresa (Federico, comunicación personal, 17 de junio de 2024)¹⁹¹

[...] Los autos vos los llevas a lavar y al otro día están llenos de polvillo de vuelta, y así pasa con las plantas, la ropa, los chicos [...] Las aves también están muriendo, vos las ves que caen en los patios de las casas [...] las palomas, los pájaros, se ve que comen algo, las semillas, no es algo natural [...] por eso hay tan pocas aves en el ambiente [...] (Pedro, comunicación personal, 19 de junio de 2024)

[...] Mi nena estaba jugando el otro día, allá abajo del puerto, tocó la arena no más y se brotó toda, estuvo con una alergia tremenda [...]. (Aníbal, comunicación personal, 8 de junio de 2024)¹⁹²

[...] Vos no sabes, las plantas todas las mañanas las lavó. Todas las hojas blancas [...] Él tiene que lavar con hidro lavadora la pileta y no sale [...] Una capa de aceite así...tiene [...] y en verano las moscas que te atacan, de toda la soja podrida. (Ramona, comunicación personal, 19 de junio de 2024)¹⁹³

[...] el señor de acá murió de cáncer en los pulmones [...] toda la vida vivió, cuando nosotros vinimos ya estaba hacía años [...]. (Pamela, comunicación personal, 19 de junio de 2024)

[...] Cargill tira por el zanjón agua negra llena de espuma, todo oloroso. [...] los días de lluvia es cuando abren y limpian todo lo que es Cargill [...] la naturaleza se está muriendo...los árboles se están secando, las plantas en vez de hojas verdes tenemos hojas grises nosotros acá. (Pedro, comunicación personal, 19 de junio de 2024)

¹⁹¹ Federico es vecino del barrio Santa Inés. Su vivienda se ubica en un espacio muy próximo a la planta de Cargill. Integra la Comisión Vecinal del barrio.

¹⁹² Aníbal vive en el barrio Santa Inés, en el sector más próximo al río. Recorre ambos barrios día a día por razones laborales.

¹⁹³ Ramona y su esposo viven en barrio Ibai Ondo, sobre la calle paralela al canal fluvial que los separa de la planta. Actualmente integra la Comisión Vecinal. Fue una de las primeras denunciante en la demanda contra Cargill.

Por parte de la empresa existen algunas precauciones, que solo son tenidas en cuenta en el caso del barrio Ibai Ondo. Si bien no pudimos conversar con representantes de Cargill, hemos entrevistado a trabajadores de experiencia en la planta de VGG. Ellos señalan que al interior de la planta no se utilizan químicos perjudiciales para la salud por las propias políticas del Comité Mixto del Sindicato de Aceiteros. Sin embargo, afirman que el producto viene rociado con agroquímicos previo al ingreso a la planta:

Viene hasta con fosfina. Yo estoy seguro. [...] Acá no se usa nada de veneno, no dejamos ni fumigar, pero lo traen los camiones [...] a lo sumo cuando embarcamos viene Furgam y te hecha un producto. Y los productos van sí o sí acá arriba (sobre la celda), no adentro. Son productos para los bichos, pero adentro de fábrica no existe. No tiran ni mata pasto. (Carlos, comunicación personal, 25 de noviembre de 2024).

Al consultar sobre el proceso de trabajo, afirman que la mayor acumulación de polvo no proviene del interior de la planta (del procesamiento) sino de la carga, fundamentalmente cuando se realiza de manera simultánea la descarga de barcasas con el embarque de buques. “Más cuando hay viento” (Carlos, comunicación personal, 25 de noviembre de 2024). Por otra parte, se menciona que Cargill tiene dimensión del problema. [...] “Por lo general se manda la chata al barrio a ver si llega polvillo. Se hizo un laburo. No creo que se le reste realidad a lo que pasa” (Carlos, comunicación personal, 25 de noviembre de 2024), señala uno de los responsables de la carga, quién asegura que tienen la orden de cortar el proceso cuando el viento sureste supera los 15km/h.

Por parte del Poder Ejecutivo Municipal la problemática es invisibilizada. Al indagar en las entrevistas por el caso particular de Ibai Ondo y su cercamiento por parte del área industrial, las autoridades argumentan que “cuando se habilita la empresa, esto era campo”, Cargill “compra el campo” y los barrios como Ibai Ondo, que estaban cercanos al loteo, resultan “barrios problemáticos” (A. Ricci, comunicación personal, 4 de marzo de 2024). Con ello se refiere a los barrios que forman parte de un conjunto de lotes que hace 30 años “no debieran haberse adjudicado” como zona urbana, ya que se encontraban “aislados” del resto de la ciudad y “era un problema llegar con los servicios” (A. Ricci, comunicación personal, 4 de marzo de 2024). De esta manera se afirma una posición desde la cual la Municipalidad dirige el foco del problema a la presencia de la población en el lugar y no a la irregularidad de permitir la construcción de un emprendimiento industrial de estas características a metros de una zona residencial.

Por otra parte, las autoridades municipales aseguran que existe una vigilancia permanente respecto de la emanación de polvos y líquidos por parte de la empresa.

La polución lo controlamos nosotros. Ellos han puesto ya un sistema de aspersores que hacen que cuando se carga algún producto con polvillo, ponen unos aspersores y generan una cortina, una niebla, para que el polvillo precipite en el mismo río. (A. Ricci, comunicación personal, 4 de marzo de 2024)

La existencia de esta medida es confirmada por uno de los trabajadores de la planta. Sin embargo, ellos mismos no aseguran que su funcionamiento resulte realmente eficiente. “Hay cortinas de agua que están para amenguar la volatilidad del polvo [...] lo tenés, pero no sé si te hace una cortina tan excelente” (Carlos, comunicación personal, 25 de noviembre de 2024). También se mencionan nuevas estrategias que viene tomando la empresa para manguar la emanación de polvo, lo cual confirma que la dimensión del problema no resulta menor.

Ahora se está utilizando un producto nuevo (SNAP) que se le están echando a la cinta. Se le está echando a 40 días, antes de llegar a la balanza. Que es supuestamente para que no te haga el polvillo volátil. Se empezó a usar hace varios meses. Pero hace poco. Se está usando en todo el cordón industrial. Se va regando a medida que va embarcando. Se riega toda la cinta. (Carlos, comunicación personal, 25 de noviembre de 2024)

De acuerdo a los testimonios y a las estadías que compartimos en el territorio aledaño a la planta, advertimos que la empresa no pareciera haber encontrado solución al problema del polvillo ya que el mismo es visible al transitar el espacio, más aún durante la noche.

En el mismo sentido, las autoridades municipales argumentan estar atrapados en un problema de jurisdicciones, ya que, en sus palabras: “estas grandes empresas se manejan con ambiente de la provincia” (A. Ricci, comunicación personal, 4 de marzo de 2024); lo cual menosprecia el poder de acción del municipio en materia ambiental. Las palabras del intendente de VGG son elocuentes en ese sentido:

Si se viene a instalar una fábrica sobre el río la provincia le va a exigir que presente toda la documentación. Me presentan el estudio de impacto ambiental aprobado por Ambiente de la provincia y yo no puedo decir nada, porque es un organismo superior ¿Cómo acceden a la habilitación? No lo sé. ¿Qué es lo que pide la

provincia? No lo sé, porque eso es un trámite que se hace privado-provincia. (A. Ricci, comunicación personal, 4 de marzo de 2024)

Efectivamente, tal como indica el intendente de VGG, corresponde al Ministerio de Ambiente y Cambio Climático de la provincia de Santa Fe registrar y analizar los estudios previos y las certificaciones de impacto ambiental que están obligadas a presentar las entidades que desarrollan inversiones públicas o privadas en la provincia de Santa Fe, de acuerdo a la legislación vigente¹⁹⁴. Sin embargo, los municipios y comunas resultan ser los primeros receptores de las denuncias de la población. Esto genera tensiones entre las distintas escalas de administración del Estado ya que, si bien los municipios regular el uso del suelo, el control de los efectos ambientales generados por las actividades que se realizan *sobre ese suelo* es de jurisdicción provincial. En la experiencia analizada, no fue posible acceder públicamente a los informes presentados por Cargill al Ministerio de Ambiente, desde la puesta en funcionamiento de la empresa (estimando que se hubieran ajustado a la legislación vigente). No obstante, los diversos testimonios recuperados en esta investigación, tanto de ex legisladores y funcionarios municipales, como de vecinos y vecinas querellantes contra la empresa, nos permiten afirmar que la intervención de la provincia durante el período analizado ha sido nula -o al menos insuficiente- en lo que respecta a la regulación ambiental.

El Decreto provincial 101/2003, que reglamenta los artículos 18, 19 y 26 de la Ley 11.717, establece que el Certificado de Aptitud Ambiental es un documento emitido por el Ministerio de Ambiente de la Provincia que acredita en forma exclusiva el cumplimiento de la normativa ambiental vigente. Para su obtención es preciso el presentar un pedido de categorización y un Estudio de Impacto Ambiental (empresas nuevas) o un Informe Ambiental de Cumplimiento (Empresas en funcionamiento), que debe ser evaluado, auditado y aprobado por el organismo competente. La vigencia de dicha documentación varía de 1 a 3 años de acuerdo a la categoría de la empresa. Para el año 2021, menos del 1% de las industrias contaban con el Certificado de Aptitud Ambiental vigente en la provincia de Santa Fe (Resolución 284/2021). Estos datos nos permiten confirmar la

¹⁹⁴ Ley provincial 11.717 de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable; Ley Provincial 11.525 de Parques y Áreas Industriales; Ley provincial 11.273 de Productos Fitosanitarios; Resolución Provincial 0201/2004 Calidad de Aire, entre otras.

inacción de la provincia en el material y, asimismo, alertar que esta actitud no se circunscribe al caso de Cargill.

Finalmente, a los problemas de salud generados por el polvillo se adicionan otras problemáticas, que toman mayor relevancia en el caso del barrio Santa Inés. Nos referimos, en primer lugar, a la contaminación sonora generada por el funcionamiento permanente de la planta y, en segundo lugar, al deterioro de las propiedades, producto de la vibración permanente y del del tránsito de camiones sobre el Acceso a Cargill (Figura 70).



Figura 70. *Rajaduras en las viviendas del barrio Santa Inés*
Capturas propias, 23 de septiembre de 2024

Como describimos en la introducción de esta segunda parte, el barrio Santa Inés vibra las 24 horas al ritmo de la cerealera. El ruido es imposible de evadir, más aún en las propiedades orientadas hacia el este. Según rememoran algunas de las familias más antiguas, al inicio de las actividades de Cargill el sonido era aún más resonante. Ahora se percibe más durante la noche, cuando la actividad de la fábrica se intensifica. En diálogo con representantes de la vecinal y otros vecinos, comentan:

F: ¡la fábrica de noche! El Ruido es infernal. Ahora el ruido no se siente, pero de noche empieza a laburar. No podés dormir. Yo tengo que poner música para poder dormir [...].

C: de noche laburan a full. Antes esto no lo teníamos. Hasta te molestaba tanto silencio. Era algo hermoso...

A: yo en mi casa, estamos así hablando, yo te tengo que gritar a mi mamá para que me escuche. Si viene alguien a mi casa a golpearme la puerta, yo no lo escucho. Es la realidad, no es un invento. (Comunicación personal, 17 de junio de 2024)

[...] te afecta el ruido, no tenés descanso. Los golpes, el camión, cuando tumban ahí el volcador ese parece que lo tenés debajo de la almohada. Por ahí una sirena... levantan una bocina que está horas y horas sonando (Diego, comunicación personal, 23 de septiembre de 2024)

El ruido también contribuye a la vibración permanente en la zona, aunque este segundo problema se complementa con el tránsito de los camiones de carga.

A: la casa dónde yo vivo ya tiene 100 años casi de construida.

C: la mía está rajada

A: yo tendría que tirarla y volver a hacer una nueva porque lo cimientos no están para soportar

C: [...] ellos dicen que no simbra y simbra! ¡Se mueve!

F: lo que pasa es que si vos tenés una vivienda que tiene muchos años de construcción [...] yo por ejemplo acá, estoy tiene que ir a un metro de profundidad... yo apoyo la cabeza en la cama y se siente porque pasan los camiones de los dos lados, pasan por acá y entran por ahí, vibra todo.

A: acá tenemos los buques que paran, constantemente. Tenés la ventilación de los silos para que el cereal no se humedezca, o sea, la vibración es constante, 24hs.

F: te das cuenta cuando trabajan acá, vos fijate, esto tiene un año, se raja, la casa se raja, es porque vibra. (Comunicación personal, 17 de junio de 2024)

Las problemáticas descriptas en este capítulo afectan la vida cotidiana de estas poblaciones, con mayor o menor intensidad hace más de 20 años. En función de esta situación estructural los barrios Ibai Ondo y Santa Inés han sido reconvertidos en

territorios sacrificables en pos del crecimiento económico y la expansión territorial del complejo oleaginoso al sur del corredor metropolitano.

La dimensión de los efectos sobre la salud y el ambiente en general, así como la persistencia de esta situación a lo largo de las últimas dos décadas, nos permite señalar que las poblaciones han sido sometidas a un estado de «sufrimiento ambiental» (Auyero y Swistun, 2008), como consecuencia de un proceso de *slow violence* (Nixon, 2011) o «violencia lenta». En coincidencia con otros autores y autoras que han abordado problemáticas afines, podemos reflexionar que:

[...] el sufrimiento hace sentido en tanto experiencia individual, ya que el padecimiento es parte de lo vivenciado por el cuerpo, pero a la vez es social ya que las situaciones de sufrimiento son construcciones colectivas ancladas en contextos relacionales y discursivos que moldean culturalmente las formas en las que los actores viven y entienden su dolor y las causas que lo producen (Auyero & Swistun, 2008 en Saccucci, 2024, p. 39).

El sufrimiento de esta comunidad encarna en la toxicidad del aire que respiran y en las afecciones recurrentes que atentan contra su salud: alergias de las infancias que juegan en los espacios abiertos, reacciones dermatológicas, problemas respiratorios en personas mayores, enfermedades oncológicas, entre otras. Se sufre al ver la mutación de un paisaje que consideraban “paradisiaco” en una verdadera fotografía en sepia. La limpieza del espacio y los cuidados para preservar los bienes materiales se torna una necesidad cotidiana. Se extraña el cantar de los pájaros. Junto al polvo diario, se acumula una memoria del daño producido. Se sufre desde la impotencia que genera la falta de justicia y una respuesta del Estado que llene de contenido lo irresoluble de la tragedia *¿Por qué nosotros? ¿Por qué este barrio? ¿A costa de qué? ¿Por qué “nadie” hace nada para evitar esto?* Aquella cotidianeidad expresa a flor de piel aquello que teorizamos desde las categorías de “sacrificio” y “sufrimiento”.

Finalmente, estos efectos se complementan con otras transformaciones estructurales que -si bien no son fácilmente perceptibles en el día a día, inciden en la mutación del paisaje y en los medios de vida de las familias trabajadoras de la zona.

El desplazamiento de las quintas y la resistencia en Santa Inés

A inicios de la década de 1980, en VGG sobrevivían a la expansión de la zona urbana amplias extensiones de tierra destinadas a la producción frutihortícola, tambos y cría de

animales. “Acá no había nada. Era todo campo”, afirma Diego¹⁹⁵, al recordar el paisaje de su juventud. En el mismo sentido, Analía, agricultora familiar, recuerda que “la zona de quintas arrancaba desde calle Alem, hasta el Bajo, entre Alem, Río Paraná, Ruta 21” (Figura 71). La zona rural continuaba luego de la Autopista Rosario-Buenos Aires, pero se destinaba al cultivo de cereal y, más tarde, de oleaginosas.



Figura 71. Área sobre la que se extendían las quintas a inicios de 1980
Elaboración propia en base a la información recabada durante el trabajo de campo

En ese espacio, la propiedad de grandes inmuebles se concentraba en algunas pocas familias. Entre ellas se recuerdan los campos del Dr. Araya, de la familia Ansaldi, Ricci, Marchetti, Alegri, entre otros (Registro de campo, 2024). En medio de las quintas permanecían algunos barrios residenciales cercanos al río, como Ibai Ondo y Santa Inés. No había desarrollo industrial por fuera de la Fábrica Guereño, que marcaba el límite con “el otro lado de la ciudad”, dónde se radicaban los principales frigoríficos

Las quintas eran producidas por familias de agricultores que mantenían con los propietarios de la tierra acuerdos informales de arrendamiento o mediería. En ese contexto, predominaba la producción de verduras de hoja y los frutales crecían naturalmente en las áreas despobladas. “La mayoría hacía solo de hoja [...] No tenían gente para hacer tomate, zapallitos, porque la semilla era cara y no sabían trabajarla”, explica Analía (Comunicación personal, 9 de diciembre, 2024).

¹⁹⁵ Diego es oriundo de VGG. Transita el barrio Santa Inés desde su infancia, cuando trabajaba en el tambo de su abuela. Desde muy joven recorrió el territorio costero de VGG y Alvear, arriando animales. A fines de la década de 1970 reside en su casa del barrio Santa Inés.

Hacia mediados de los años ochenta algunos inmigrantes de origen boliviano comenzaron a llegar a la zona de VGG en busca de tierras hacia donde extender la producción de tomate, que ya se realizaba en el periurbano de la ciudad de Rosario. Analía es hija de uno de los iniciadores de las tomateras en la zona. En la entrevista realizada comparte esas vivencias que forman parte de su historia familiar.

El tomate lo trae mi viejo. [...] en el 84 vino para VGG. Ya conocía la Aviación [...] venía y cortaba pasto para llevar. El tomate llevaba mucho trabajo [...] se hacían unos surcos, se plantaban unas cañas y se le hacía como una cama, para que la helada no mate las plantas. [...] Tanto que venía se enteró que había campos [...] y dijo, “allá me va a ser más fácil porque está el río y el vapor me va a ayudar y voy a sacar más temprano la cosecha” (Analía, comunicación personal, 9 diciembre de 2024)

La producción poco a poco comenzó a extenderse y fue incrementándose el número de familias, muchas de ellas provenientes desde Bolivia y del noroeste de Argentina, que arribaron a VGG para trabajar en la producción. Algunos medieros fueron adquiriendo tierras propias y contribuyendo al poblamiento de la zona. “Se fueron quedando, iban buscando a la familia y se quedaban trabajando en las quintas linderas. Así se fue fundando todo lo que es horticultura en el sur de Santa Fe” (Analía, comunicación personal, 9 diciembre, 2024).

Se producía tomate fresco y se exportaba al mercado central de Buenos Aires. La producción había encontrado un nicho en el mercado, ya que se cosechaba antes que saliera el tomate de la provincia de Corrientes, principal provincia productora del país. De esta manera, a lo largo de una década el tomate invadió las quintas de VGG convirtiéndose en la primera ciudad productora de la región santafesina.



Figura 72. Producción de tomate, Santa Inés, década de 1980
Fuente: fotografía proporcionada por la familia del barrio Santa Inés

El boom del tomate se sostuvo hacia mediados de la década de 1990, cuando un conjunto de factores incidió en su declive. Entre ellos se hace mención a los cambios en el precio del mercado, por el abaratamiento del tomate correntino tras la expansión de los invernaderos en la provincia; el incremento de los saqueos en la ciudad que desbastaban las quintas; y la incidencia del Sindicato de Trabajadores Rurales y Estibadores (UATRE) en el control de las relaciones laborales. Esto último llevó a que muchos agricultores se fueran de la ciudad a localidades cercanas del corredor sur. Progresivamente, sobre los campos surcados por las plantaciones de tomate volvieron a predominar las hojas verdes (Figura 73).



Figura 73. *Producción hortícola sobre calle Ecuador*

Captura propia, 8 de mayo de 2024. De fondo se observa la planta de Cargill VGG

En el año 2008, se creó la Asociación de Productores de Hortícolas del Sureste de Santa Fe con 16 socios. El organismo integraba productores y productoras de Rosario, Pérez, Soldini, VGG, Alvear, General Lagos y Arroyo Seco. En 2010 se consiguió la personería jurídica y, para 2012, ya contaba con una nómina de más de 60 productores. La mayor concentración correspondía a la localidad de VGG (Asociación de Productores Hortícolas de Santa Fe, 8 de junio de 2012). Según recuerda una de las entrevistadas, quien fuera secretaria de la Asociación, al momento de la creación de la institución solo en VGG había unos 40 productores (Comunicación personal, 17 de junio, 2024). Actualmente el número no supera la decena.

Si bien el decrecimiento de los emprendimientos de agricultura familiar incluye diversas aristas del proceso político y económico del país y la provincia, para el caso de VGG, productores locales reconocen que la llegada de Cargill incidió fuertemente en el desplazamiento del sector.

En buscar de reflexionar sobre las transformaciones socioterritoriales, Analía afirma:

Todo lo que ocupa Cargill era zona de quintas. Hasta el 2000, antes que llegue Cargill esto era zona residencial, junto con Ibai Ondo y declarada zona ecológica, el Pulmón Verde de VGG [...] bueno, cambió toda la fisonomía. Se pierde todo el sistema de producción de la parte verde. (Comunicación personal, 9 de diciembre, 2024).

Como primera medida, la instalación de la planta llevó al desplazamiento de las quintas que se encontraban en funcionamiento en el predio de la familia Araya (el más extenso del área) y de las quintas de los inmuebles linderos al mismo. Asimismo, la conexión de ambos extremos del Complejo agroportuario -VGG y Alvear- provocó al cercamiento del campo de la Aviación y limitó su uso para los pobladores del lugar. Como consecuencia, se desposeyó de este medio de vida tanto a las familias de medieros que habían arribado a VGG en busca de trabajo, así como a residentes de mayor antigüedad que combinaban entre sus actividades de subsistencia la pesca artesanal, la agricultura y la cría de animales.

“Por ejemplo la gente que estaba con Ansaldi volvieron todos a trabajar a Salta [...] Toda gente que se volvió a Salta a Jujuy, a seguir haciendo tomate y todo eso”, señala una de las productoras que aún conserva algunas hectáreas en Santa Inés (Comunicación personal, 9 de diciembre, 2024). Otros agricultores se desplazaron hacia Alvear, Pueblo Esther o Arroyo Seco, donde aún se extienden importantes espacios destinados a la pequeña producción. Diego, por su parte, agrega: “La gente del Bajo que vivía del trabajo de las quintas, los dejó sin trabajo... al sacarle el río, lo dejó sin nada. Le sacó el lugar dónde ellos trabajaban que podían subsistir” (Comunicación personal, 23 de septiembre, 2024).

Como aliciente a este proceso, la puesta en funcionamiento de la aceitera condicionó -a futuro- el desenvolvimiento de la producción agrícola y la supervivencia de animales en el área de influencia de la planta. Según expresan quienes viven y trabajan hace décadas en ese territorio, la contaminación que se genera desde la fábrica inhibe la producción de

determinadas especies y afecta la salud de los animales, que son criados para la venta o para ser utilizados como herramientas de trabajo. En conclusión, no solo se redujo el número de quintas en el territorio sino también la productividad de las que quedaron en pie.

Representantes de la Vecinal declaman que al llegar Cargill:

Cambia tanto lo ambiental como lo geográfico [...] se complica el tema producción, se corta todo, no hay más producción alrededor. Las pocas quintas que quedan se cortan en [calle] Ecuador.

[...] Quedan algunas quintas, pero cambiaron el sistema de trabajo porque se les complica a todos. Antes se ponía mucho pimiento, mucho tomate, chaucha, zapallitos y ahora no se pueden hacer. Porque además las semillas son híbridas. No son más las de antes que son un poquito más resistentes, en cambio con estas no. Todo hoja, cosa que se lave y se pueda vender. (Analía, comunicación personal, 17 de junio, 2024)

Lo analizado hasta aquí nos permite reconocer la existencia de un conflicto ambiental (Acselrad, 2010) en la medida que ciertos grupos poblacionales ven amenazadas sus formas de apropiación del medio como consecuencias de las prácticas de sectores hegemónicos en el uso del espacio. Esta categoría resulta eficaz para comprender lo que acontece en los barrios Ibai Ondo y Santa Inés, donde el desplazamiento de otras formas posibles de vida se torna una condición *sin equanon* para el desarrollo de un modo de apropiación extractivista, anclado, en este caso, en la producción industrial de oleaginosas.

En el caso del barrio Santa Inés, la resistencia a este proceso advierte un grado mayor de complejidad ya que, a los problemas generados por la contaminación, se adiciona el desplazamiento de la pequeña producción. A diferencia de lo ocurrido en Ibai Ondo, en Santa Inés no existió un proceso de organización de los vecinos (a excepción de dos o tres que participaron del proceso en el barrio contiguo) en el momento de instalación de la planta. En su mayoría, la población se notificó del proyecto en marcha ya iniciadas las obras exploratorias del terreno. Claudia recuerda: “primero hicieron las profundidades de las napas. Quedaban los pozos...Yo a lo primero no sabía, pero tampoco nadie te decía que iban a hacer” (Vecinal Santa Inés, comunicación personal, 17 de junio de 2024). Otra de las vecinas, comparte: “Nos enteramos por las noticias que se instalaba Cargill, que el

Dr. Araya ya lo había vendido y que no había vuelva atrás” (Analía, comunicación personal, 9 de diciembre, 2024).

Al tomar conocimiento del proyecto, la población empezó a alertarse, pero eso no derivó en un proceso de organización colectiva. Conociendo lo que había ocurrido en Ibai Ondo, muchos esperaban que la empresa se acercase a comprar los terrenos. Pero eso no fue lo que aconteció. En busca de una razón para ese proceso, Analía, actual integrante de la Vecinal, piensa que las familias residentes no contaban con una tradición de lucha anterior y primó la expectativa de vender.

[...] acá somos todo el barrio gente laburadora. Entonces lo primero que tenés que hacer es seguir trabajando para mantener la familia. Segundo, ya no podíamos hacer nada y estábamos esperando que el puerto venga y nos digan que iban a comprar. Estábamos con esa expectativa, con esa esperanza. (Analía, comunicación personal, 17 de junio, 2024)

Hasta el año 2024 no se realizaron demandas judiciales en forma colectiva ni manifestaciones en el espacio público. En este caso, las «resistencias» se redujeron al ámbito privado de cada una de las familias. Esto se expresó en acciones de prevención de la salud, como evitar la exposición al polvo de las infancias y personas de riesgo¹⁹⁶ y el consumo de agua corriente; realizar tareas de limpieza permanente de las viviendas; proteger los vehículos y herramientas de trabajo; secar la ropa adentro; dar cuidados especiales a las mascotas, entre otras. En esa dirección es posible reflexionar que “las prácticas de desecho no sólo producen múltiples objetos de desechos, sino también una forma particular de sujeto que convive en la intimidad material con ese desecho” (Ureta et al., 2018, p.18).

En algunos casos, se produjeron episodios de confrontación «cara a cara», de algunos vecinos con voceros de la empresa. En esa dirección, Federico recuerda que se acercó a Cargill para reclamar por la rotura de su propiedad y la empresa ofreció un arreglo económico para “solucionar” el problema: “A mí me han ofrecido plata. Porque fui a reclamar que [...], saqué fotos, filmé todo y me dijeron que reclamara allá en la planta [...] El tipo me corría con dos pesos” (Comunicación personal, 17 de junio, 2024). En el

¹⁹⁶ Una de las vecinas comenta al respecto: “Yo tengo mi sobrina las 24hs encerrada adentro. El único momento que van a jugar es cuando ellos tienen, los fines de semana, cerrado, sino están adentro o en la escuela” (Analía, comunicación personal, 17 de junio, 2024).

caso de otra familia, se mencionan varios conflictos por la desaparición de sus mascotas: “Los perros que se pasaban el tejido, de aquel lado, ellos te los tiraban en Pueblo Esther” (Registro de campo, barrio Santa Inés, 2024). Por su parte, los productores que trabajaban en la zona, al no poseer la propiedad de las tierras optaron por migrar hacia localidades aledañas del corredor sur u otros cordones hortícolas de la provincia de Buenos Aires.

A partir de 2023, un grupo de vecino comenzó a organizarse en torno a esta problemática y a un conjunto de demandas hacia el Municipio por las condiciones del barrio¹⁹⁷. Con ese propósito se iniciaron las gestiones para conformar la Comisión Vecinal del barrio Santa Inés. No obstante, según señalan las autoridades de la Comisión electa, “la mitad del barrio no quiere ir contra Cargill”. Si bien, un buen número de familias se inclina en apoyar el reclamo por medio de la vía legal, a partir de distintas estrategias la empresa busca fragmentar el colectivo de vecinos y deslegitimar el trabajo de la Vecinal. Recogiendo las limitaciones presentes, Federico, integrante de la Comisión Vecinal, reflexiona:

Vos no podés ir contra un monstruo como Cargill... solo. Como institución, así como vecinal, no sé hasta qué punto, nosotros estamos haciendo de esa manera. No somos piqueteros. Queremos hacerla legal. [...] Digamos, no vamos un vecino contra otro, estamos yendo contra una multinacional. Y la gente lo toma como que no se puede llegar a nada. Que va a quedar todo en el camino. Porque lamentablemente, la gente, lo que sería el gobierno, los jueces, no nos dan pelota. Te quita las ganas. Ellos juegan al desgaste. (Federico, comunicación personal, 17 de junio, 2024)

A pesar de las dificultades, la conformación de la Vecinal abre un nuevo capítulo en el proceso de lucha y permite virar las resistencias del ámbito individual-privado, a lo público-colectivo. Esto va generando una nueva dinámica de organización en el barrio, que, con dificultades, avanza en la judicialización del conflicto y en la conformación de un espacio colectivo de resistencia.

¹⁹⁷ Entre las principales demandas se destacan la limpieza de los espacios públicos por parte de la Municipalidad, el acceso al agua potable, el asfaltado de las calles y una mejor conexión del transporte urbano de pasajeros.

El «efecto derrame» en la zona de promesas

“Cuando vino la empresa dijeron que iban a generar puestos de trabajo” (Vecinal Santa Inés, registro, 17 de junio de 2024).

Como hemos señalado en el capítulo quinto, el crecimiento de la economía local y la generación de puestos de trabajo fueron los grandes argumentos que sostuvieron y legitimaron la instalación de Cargill en VGG. Reflexionamos sobre los mismos en este apartado ya que, en torno a esa proyección se construyeron fundamentos que buscaron contrarrestar y/o sopesar los esgrimidos desde una perspectiva socioambiental, abonando a una falsa dicotomía entre ambiente y crecimiento económico.

Según señala Mabel Manzanal (2014), en el nuevo contexto de la globalización resurge la utilización de la polisémica concepción de «desarrollo» para eludir a acciones o política tendientes al mejoramiento de las condiciones de vida o relaciones de desigualdad que sufre una determinada población. Sin embargo, por el contrario, el desarrollo oculta un diseño, que, lejos de desalentar la polarización y la desigualdad, abona a su profundización. “Esto es posible porque se desenvuelve bajo prácticas veladas que ocultan el accionar del poder mientras se enuncian idealistas propuestas de gestión pública, que se constituyen en el discurso de verdad” (2014, p.43). Como ya hemos mencionado en el capítulo anterior, los fundamentos propuestos por la empresa fueron apropiados y reproducidos por sectores hegemónicos del Estado, así como parte de la población que pertenecía a los distritos afectados.

A pesar de que la contratación de trabajadores en la industria aceitera era significativamente menor a la que aportaba la industria manufacturera en la provincia¹⁹⁸, el ITPEIA presentado por Cargill S.A.C.I incluyó la generación de empleo como uno de los principales puntos a considerar. Allí declararon que durante la etapa de construcción se privilegiaría la contratación de mano de obra de la zona, en lo relativo al personal de montaje mecánico, eléctrico y civil requerido durante un lapso aproximado de dos años. Se estimaba una dotación de mano de obra directa de 1000 personas para el período de construcción (ITPEIA, 2004). En cuanto al personal empleado de forma permanente,

¹⁹⁸ El concejal Luis Sánchez, retomando algunos datos producidos por especialistas, señaló en el año 2004: [...] la industria aceitera aporta el 2, 2% del empleo provincial [...] el complejo aceitero es mucho menos intensivo en salarios directos que el total de la industria tanto a nivel nacional como provincial. Es decir, solo el 2,8% del Valor Bruto de Producción generado por la industria aceitera provincial corresponde al pago de salarios [...] (Sánchez, observaciones realizadas al Informe Técnico Preliminar, 15 de abril de 2004, p.8).

anunciaron que el complejo incluiría la contratación de unas 160 personas de forma directa por parte de Cargill (ITPEIA, 2004, p. 18), sumando un adicional de 100 personas a través de contratistas y 100 más de forma temporaria. Entre el personal ocupado, 100 puestos de trabajo sería para obreros calificados y solo 30 para no calificados. En este último grupo se encontraban -mayoritariamente- la población desocupada de VGG.

Para mayo de 2003, en el Gran Rosario la proporción de hogares y personas bajo la línea de la pobreza era del 48,6% y 61,0% respectivamente (INDEC, 2003). Si consideramos las carencias de la región en materia laboral, puede comprenderse que la llegada de la transnacional haya generado una gran expectativa en la comunidad. La promesa del desarrollo operó como un “discurso de poder, cargado de retórica, confusión y ocultamiento” (Manzanal, 2014, p. 39) y funcionó como instrumento para desarticular los procesos de resistencia, generando controversias al interior de la población.

Las profesionales que colaboraron con las familias de Ibai Ondo en la oposición al proyecto recuerdan la potencia de esta promesa, como uno de los principales obstáculos a la hora de construir consenso al interior del barrio:

[...] había un montón de gente que lo veía super bien por una cuestión de creación de puestos de trabajo. Que tampoco sé si eso realmente se cumplió, si realmente contrataron gente de ahí o trajeron gente de afuera. (E. Stancich, comunicación personal, 11 de diciembre, 2023)

“Ustedes están en contra de la fuente de trabajo...”, decían. Los vecinos nos venían a putear, porque vos estabas en contra de la fuente de trabajo y en realidad...si, es verdad, tiene muchos empleados, pero no son todos de acá [...] Es un sector que está mecanizado y que tiene mucha especificidad. No hay mucha gente que pueda ingresar a trabajar ahí. En la etapa de construcción...que era lo que nosotros decíamos, la etapa de construcción si va a tener mucho...cuando se termina la etapa de construcción, olvídate. (M. Bernal, comunicación personal, 5 de diciembre, 2023)

Desde una dimensión política, esta estrategia coadyuvó a un fenómeno de enfrentamiento y fragmentación entre las familias de los barrios afectados. Incluso, sopesó los reclamos de quienes advertían el potencial peligro socioambiental que implicaría la radicación de una planta de esas características, llevando el debate a una encrucijada irresoluble. Por

otro lado, el informe solo tenía en consideración la creación de futuros puestos de trabajo, sin contemplar el perjuicio que significaba la instalación del puerto para las familias pescadoras, pequeños/as productores/as y horticultores/as que -ya- trabajaban en el lugar.

Desde el posicionamiento promovido por la empresa y las autoridades locales se asumía implícitamente que el territorio y la población que lo habita debía aceptar el «sacrificio» ambiental en nombre de un «bien común» que llegaría con la tierra prometida. Si reflexionamos al respecto, el “efecto derrame” puede comprenderse como un mecanismo más del proceso de dominación que operó en la fragmentación de un (potencial) proceso de unidad y organización por parte de la población afectada.

Dos décadas después, es factible preguntarse ¿En qué medida la producción de valor generado por la empresa tuvo un correlato en la economía de la ciudad y el mercado laboral de la población galvense? ¿Qué características comporta la “mano de obra” que absorbe la empresa? ¿Qué dimensión adquiere para la población galvense el aporte generado por el emprendimiento de Cargill?

Al indagar entre los habitantes de los barrios Ibai Ondo, Santa Inés y Bajo Paraná sobre el impacto de la empresa en la oferta laboral local, es posible afirmar que la misma resulta insignificante. En el caso del Bajo Paraná, parte de la población (varones en su mayoría) fue empleada de forma estacional durante el proceso de construcción del puerto. Pero, en el largo plazo, no fueron empleados otros vecinos de forma estable. En el caso de Ibai Ondo y Santa Inés, los empleos estables en la fábrica se reducen a pocos casos aislados.

Integrantes de la Vecinal de Santa Inés afirman que solo hay dos personas que trabajan actualmente en la fábrica, en la parte de cocina, y un ex trabajador de Cargill, que fue empleado algunos años en la planta. “El resto de los chicos no trabaja acá en la empresa. No se le dio la oportunidad a nadie, ni para barrer” [...] Siempre contratan gente de afuera, nunca del barrio”, indican las vecinas (Analía y Claudia, comunicación personal, 9 de diciembre, 2024).

De acuerdo a lo indicado por representantes del Sindicato de Aceiteros, la planta de VGG cuenta con 350 puestos de trabajo. “Es un trabajo especializado. [...] Lleva una preparación, lleva un tiempo”. Los trabajadores mencionan: “Limpieza lo aprendés rápido, pero en general contratan técnicos electromecánicos, perito clasificador,

ingenieros no recibidos [...] los toman como operadores”. (Carlos, comunicación personal, 25 de noviembre, 2024).

En cuanto a su importancia para la economía local, las autoridades municipales postulan que Cargill no constituye la actividad económica principal de la ciudad e incluso que resulta irrelevante en comparación con el aporte de las dos principales industrias frigoríficas -Swift y Paladini- y algunas industrias metalmecánicas:

Esta es una ciudad que tiene un mix de industrias, la parte del puerto es pequeña, porque acá dicen “no, porque vos tenés un puerto” ...si tenemos un puerto, pero [...] nosotros acá las empresas más grandes que tenemos son los dos frigoríficos grandes, que tienen 2000 empleados cada uno por lo menos. Después tenemos Metalsur, Marcopolo, que en época de mucho trabajo llega a los 1000 empleados y después vendrá Unilever y Cargill con 350 empleados, 400 más o menos, depende de la demanda del mercado [...] La Municipalidad tiene más empleados que Cargill y Unilever. (A. Ricci, comunicación personal, 4 de marzo 2024)

En materia tributaria, el aporte al municipio ocupa un lugar subsidiario respecto del volumen de riqueza que se exporta y el que se tributa a nivel nacional. La mayor carga impositiva que recae sobre las empresas transnacionales del sector agroindustrial tributa a la Nación¹⁹⁹. A escala provincial, se encuentran exentas del pago de Ingresos Brutos. En cuanto a los municipios y comunas, los aportes que ingresan por parte de la agroindustria se vinculan al pago del Régimen de Retención de Derecho de Registro e Inspección (DReI) y al ingreso correspondiente a la Tasa de peaje que se aplica a los camiones que ingresan a las terminales portuarias.

De acuerdo a lo establecido en la Ley Orgánica de Municipalidades (Ley 2.756/1985) de la provincia de Santa Fe, cada municipio tiene la potestad de establecer sus impuestos y rentas. En ese marco, la alícuota del DReI se establece en el Código Tributario Municipal de cada localidad. En VGG, durante el año 2024 se fijó una alícuota de 50.000,00% x

¹⁹⁹ Las retenciones a las exportaciones, o derechos de exportación, no son cobradas directamente a los productores primarios, sino que recaen sobre las empresas agroexportadoras, son estas las que realizan el pago del impuesto. La legislación establece que la alícuota a tributar es sobre el precio FOB (valor de la mercancía puesta en el puerto de embarque). Dicha alícuota es la vigente al momento en que la firma realiza la Declaración Jurada de Venta al Exterior (DJVE) correspondiente a una determinada operación comercial, y el devengado del impuesto se produce al efectivizarse la misma. (Fernández, 2022)

Unidad Tributaria Municipal (UTM)²⁰⁰, para la categoría correspondiente a los contribuyentes que realicen procesos de industrialización de oleaginosas y posean terminales portuarias (Art. 18, f., Código Urbano Municipal, VGG). Si bien esta tasa está determinada legalmente, en las entrevistas realizadas, ex funcionarios de la ciudad dieron cuenta que el cobro del DReI constituyó históricamente eje de conflicto entre el municipio y la empresa, ya que la misma tributaba un monto significativamente menor al que correspondía de acuerdo al inmueble de su propiedad²⁰¹. Por su parte, la Tasa de peaje o Tasa de ingreso al puerto constituye un gravamen establecido a nivel municipal por el uso de las vías de acceso al puerto que se aplica a los camiones que transportan los granos hacia las terminales²⁰². De todas maneras, las autoridades insisten en que el ingreso no resulta significativo en relación al generado por otras actividades.

Según señala el intendente de VGG, el ingreso que generan estas empresas para el municipio “no es mucho”. El mismo se destina a actividades específicas, como por ejemplo el área de deportes, que recibe el 30% del mismo (A. Ricci, comunicación personal, 4 de marzo, 2024). No obstante, afirman que “el impacto en la ciudad no es por el impuesto que pagan, sino que por el movimiento que generan” (A. Ricci, comunicación personal, 4 de marzo, 2024). Los trabajadores y trabajadoras de la empresa y rubros indirectos de prestación de servicios se ven afectados positivamente por la circulación de capital generada en torno a la transnacional.

También en el caso de la comuna de Alvear la relevancia de Punta Alvear resulta secundaria, en relación al crecimiento de otras actividades económicas, en una localidad que en los últimos 15 años ha consolidado su perfil industrial y se proyecta como un sitio estratégico para el desarrollo de la bioeconomía (C. Pighin, comunicación personal, 28 de febrero, 2024).

Finalmente, en ambas localidades, las autoridades destacan que los aportes impositivos son contrarrestados por un conjunto de gastos que el municipio/comuna debe afrontar para solucionar las problemáticas generadas por la actividad agroportuaria. Tal es el caso

²⁰⁰ La UTM fue fijada en \$950 (novecientos cincuenta pesos) a partir del 1 de enero de 2024 (Expediente 8.253/2023, CD VGG).

²⁰¹ En 2016 el CD de VGG aprobó un incremento del 46% en la alícuota correspondiente al Derecho de Registro de Inspección que venía abonando Cargill. De esta manera el saldo que ingresa al municipio se incrementó de 1.115.000 pesos mensuales a 1.630.000 pesos (La Capital, 2016).

²⁰² A fines del año 2023 los municipios de la provincia de Santa Fe, afectados a la actividad portuaria, duplicaron las tasas portuarias (Santa Fe Noticias, 2023). Esto generó conflictos con el sector agroexportador que se expresó en un comunicado conjunto emitido por la Bolsa de Comercio de Rosario.

del mantenimiento del acceso al puerto y la limpieza de la zona aledaña a la planta, en el caso de VGG, afectada por la circulación de camiones, que -con mayor intensidad en épocas de cosecha- desechan restos de granos; lo cual propicia, entre otras consecuencias, la reproducción de roedores (transmisores de potenciales enfermedades) en el área.

A contramarcha de lo anunciado en el proceso de instalación del proyecto, si consideramos como variables principales el aspecto tributario y la generación de empleo, creemos que en la experiencia de VGG y Alvear la dinámica portuaria resulta un ingreso considerable, pero de ninguna manera la actividad económica principal de la localidad. Sin embargo, existe un aporte complementario en los territorios, por fuera de los marcos tributarios formales, que es propiciado desde la Fundación Cargill.

La Fundación es la herramienta desde la cual la empresa lleva adelante su política de Responsabilidad Social Empresarial. En la experiencia de VGG, el rol de esta institución tiene un importante grado de visibilidad a través de la ejecución de programas y convenios para el acompañamiento de las políticas públicas impulsadas por el Ejecutivo Municipal²⁰³. Como ejemplo de ello, en 2022, se comenzaron a instrumentar las gestiones necesarias para llevar el servicio de agua potable al barrio Ibai Ondo: una demanda histórica de la Vecinal. La obra se concretó un año después. Los caños para la ejecución de la misma fueron donados por la empresa, a través de la Fundación (Municipalidad de VGG, 2022). En el barrio Santa Inés la Fundación ha realizado algunas donaciones a pedido de la Comisión Vecinal, para la celebración del Día de las Infancias. Sin embargo, no existe una relación fluida y mucho menos armónica de la empresa con dicha institución. Por su parte, en la localidad de Alvear, Fundación Cargill realiza un trabajo sostenido junto a la Comuna para la asistencia social y de salud de las familias más vulnerables del Bajo Paraná.

En síntesis, la Fundación constituye un actor político de gran relevancia para la vinculación de la empresa con los barrios en conflicto y oficia como instrumento de salvaguarda del Estado, respondiendo a demandas históricas de la población que éste último no consigue suplir. En ese sentido podemos reconocer cierto grado de

²⁰³ Entre numerosas acciones, puede señalarse el contrato entre municipio y la Fundación Cargill referido a la donación de un contenedor de 40 pies utilizado en el proyecto Municipal de Desarrollo Pesquero (Expte. 7.164/2020, CD VGG) y la contribución de la Fundación a la capacitación en oficios de vecinos en Bajo Paraná el Comuna de Alvear y zona costera de Villa Gobernador Gálvez (Decreto 1.814/2022, VGG).

«imbricamiento material y simbólico» (Auyero y Swistun, 2007) entre Cargill y algunas familias e instituciones de los barrios aledaños.

Para finalizar este apartado, consideramos que, a pesar de los vínculos establecido por la Fundación, el “efecto derrame” de Cargill -a la luz de los últimos 20 años- no avanzó más allá de la zona de promesas. El crecimiento económico de la empresa y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población, lejos de espejarse, siguieron una lógica proporcionalmente inversa. Si bien no es objeto de esta tesis analizar desde una perspectiva económica la inversión de Cargill, a priori, resulta difícil sostener la existencia de un impacto superlativo por parte de la empresa. Mientas que en 2022 Cargill facturaba 997.822 millones de pesos en ventas al exterior (Conclusión, 2023) la ciudad de VGG presentaba el índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) más alto de la provincia de Santa Fe (INDEC, 2022). En una entrevista radial realiza el intendente Alberto Ricci sostuvo:

Hay un primer contraste a señalar. En VGG conviven plantas industriales de multinacionales de primer orden con una gran franja de población pauperizada, déficit histórico de infraestructuras e índices de seguridad tan alarmantes como lo de Rosario. De los 100.000 habitantes, 25.000 viven en 29 asentamientos irregulares. Tiene el mayor índice de Necesidades Básicas Insatisfechas de la provincia y uno de los más altos del país. Apenas una cuarta parte de los habitantes tiene acceso a cloacas, pero la mitad se hicieron en los últimos seis años. Con 600 cuadras de tierra, apenas un poco más de las calles tiene pavimento. Y el 20% todavía no tiene acceso a agua potable. (Aire Digital, 2022)

El abordaje de este último aspecto nos conduce a problematizar el significado que adquieren los puertos agroexportadores para las ciudades que los alojan. Experiencias como las analizadas permiten afirmar que, tras el proceso de transnacionalización del capitalismo y la reconfiguración de la logística de transporte a escala global, «el puerto», como nodo de un sistema de transporte hiperfragmentado, ya no se constituye en el eje articulador de un proceso económico y sociocultural a escala local y regional, sino más bien, en un «enclave» de producción y reproducción del capital concentrado. Su contracara es la profundización de la desigualdad social y el despojo material y ambiental de la población local.

Los elementos analizados a lo largo de este capítulo hilvanan una historia de más de 20 años en la que se entrelazan conflictivamente procesos de dominación político territorial y resistencias. El análisis de las consideraciones planteadas por vecinos/as, profesionales y referentes políticos al Informe Técnico Preliminar nos aporta elementos para caracterizar la controversia con Cargill como un conflicto ambiental -previamente- «anunciado». Este aspecto pone de relevancia la responsabilidad política de los actores institucionales involucrados, quienes hicieron “oídos sordos” a las advertencias de la población y dieron curso a la habilitación del proyecto. Considerando las condiciones de vida a las que se sumergen hoy los barrios Ibai Ondo y Santa Inés, es posible afirmar que el conflicto se ha ido profundizando a lo largo de los años.

Actualmente, los primeros procesos de resistencia son resignificados en un nuevo contexto. En esa dirección resulta clave el clivaje generacional en la conducción del proceso y los posibles horizontes en la judicialización del mismo. En Ibai Ondo son ahora «los hijos/as del conflicto» junto a otras familias jóvenes quienes impulsan la organización colectiva. Si bien esta dimensión no será profundizada en esta tesis, creemos que constituye un eje de problematización que debe ser indagado en futuras investigaciones. En ese camino emergen nuevas demandas, pero también se reelaboran valores y concepciones sobre el espacio habitado que forman parte de una historia profunda; aquella que llevó, hace más de 50 años, al arraigo de algunas familias en ese territorio por su cercanía al río, la belleza del paisaje y la posibilidad de vivir en un lugar “tranquilo”.

Al preguntarle a los entrevistados y entrevistadas sobre los motivos que incidieron en la elección de ese lugar para vivir, la búsqueda de “tranquilidad”, en un lugar alejado del resto de la ciudad, se enuncia como uno de los mayores baluartes²⁰⁴. No obstante, la llegada de Cargill subvierte esa condición. Julián, asegura: “[...] lo que se perdió es toda la tranquilidad [...] ¡Cambia todo! todo concepto, la llegada de una planta de este tipo cambia todo concepto de vida, absolutamente para todos [...] (Julián, comunicación personal, 24 de abril, 2024).

²⁰⁴ “Mi barrio estaba muy complicado con los robos, la droga y esta zona me pareció más tranquila. Yo vine a buscar eso. Calculo que mucha gente piensa lo mismo. Más tranquilo estoy el tema que ahora tengo el polvo”, reflexiona Federico, en relación a los motivos que lo llevaron a comprar una vivienda en Santa Inés (Federico, comunicación personal, 17 de junio, 2024).

El polvillo nos está liquidando. Probablemente nos vayamos a morir muchos por el polvillo que nos arroja. No ya de polvillo, sino de algo que nos genere todo lo que tiene el polvillo... Y de un concepto de vivir de una forma, los que no queremos vivir en la ciudad y tener que soportar eso [...] Porque los viejos que empezaron a ir a vivir ahí, en el loteo, no querían vivir en la ciudad, querían vivir alejados de la ciudad [...]. (Julián, comunicación personal, 24 de abril, 2024).

Las palabras de Julián disparar algunas últimas reflexiones.

En ese “habitar por fuera de la ciudad” las familias sustentan la posibilidad de una vida cotidiana distante de las “grandes problemáticas” (pobreza y delincuencia) que, desde su perspectiva, aquejan a la urbe. Problemáticas que resultan del avance de un capitalismo cada vez más concentrado y voraz. Villa Gobernador Gálvez se convierte en una otredad para los habitantes de Ibai Ondo y Santa Inés; cuando, paradójicamente, ellos se vuelven «otros» ante la mirada hegemónica del capital y del Estado que los invisibiliza. La situación encubre una lógica laberíntica: huir de las consecuencias del sistema que estalla en la marginalidad de los centros urbanos para terminar sumergidos en otras marginalidades, sometidos a otros efectos del propio sistema, pero en clave socioambiental. ¿Hasta dónde se extienden las fronteras del capital? ¿Es posible salirse de esos márgenes? La situación refleja la imagen de un laberinto sin salida; o cuyas salidas «posibles» se dirimen entre “organizarse para quedarse” o “vender e irse” ... volver a migrar, “un poco más allá” ... ¿Hacia dónde?

Sobre esta situación las vecinas del barrio Santa Inés reflexionan:

[...] vos perdés la tranquilidad, perdés el bienestar porque a la larga tu salud se perjudica, aunque ellos digan que no. Porque ellos si hubieran hecho una propuesta yo pienso que nos hubiéramos ido, hubiéramos vendido, pero nosotros venimos de antes... nosotros estamos de años. (Analía, comunicación personal, 17 de junio, 2024)

[...] pienso que nos hubiéramos ido. Nosotros sí. Porque se te instala un monstruo de esos, viene te dice “te voy a comprar”, no te queda otra que venderle. Porque a la larga vos sabés lo que te va a pasar, salud...no tenés la oportunidad de decir “bueno, me voy a quedar...” no. Ya sabés. Yo lo que digo “no hay derecho que

me vengan a joder mi salud, que se enriquezcan a costa mía. Yo también soy un ser humano. (Claudia, comunicación personal, 17 de junio, 2024)

Marcio Cataia, postula que “hacer política territorial significa usar el territorio como atributo de poder para condicionar los rumbos de la historia” (Cataia, 2017, p. 24). En ese marco, como es posible advertir en los últimos enunciados, las políticas territoriales definen un rumbo que implica necesariamente el avance de un proyecto para el territorio frente a otro. Sin embargo, no todos los agentes cuentan con las mismas posibilidades para la ejecución de su política. Allí es donde la producción del territorio se vuelve asimétrica, subordinando toda práctica y significación que subvierta la visión dominante.

En ese contexto, siguiendo al autor, el ordenamiento del territorio gira en torno a dos ejes de significación -y agregamos- «en conflicto»: la “racionalidad de los agentes hegemónicos”, que tienen la totalidad del territorio nacional como espacio de ejercicio de su poder y las “contra-racionalidades” (Cataia, 2017, p.25) de los agentes arraigados en el lugar, que tienen ese sitio como espacio de ejercicio de sus prácticas y, frecuentemente, de resistencias a las políticas verticalizadas de arriba hacia abajo. Dentro de estas últimas, escapando a los ordenamientos dominantes, es posible comprender los sentidos que le otorgan al lugar las familias que habitan en aquel barrio construido sobre las barrancas del río Paraná. Sentidos contruidos desde las memorias que recrean un proyecto histórico y colectivo para ese espacio de la ciudad; que reelaboran el proceso de resistencia y afirman -desde el lugar- un presente de lucha contra la empresa; sosteniéndose en un proyecto de futuro dónde la vida gane la partida.

CAPÍTULO 7. EL CONFLICTO CON LAS FAMILIAS PESCADORAS DEL BAJO PARANÁ

La muerte vendrá por el cielo
El infame aprobio de los traidores
Defeca en los remansos
Corrompe al armado
Hambrea a los pescadores
(Riveras, 2022, p.197)

María es pescadora como gran parte de su familia y como otras que pescan en esa misma bajada. Los treinta años que lleva trabajando sobre la canoa acreditan su modo de «estar siendo» (Kusch, 2011) y una concepción particular sobre el ambiente que aloja el encuentro. En uno de los intersticios de la entrevista, le pregunto: “¿Qué es el río para vos?”. Ella se toma unos segundos –asegurándose que la respuesta sea certera- y afirma: “Es nuestra cultura. Los indígenas recolectaban y pescaban. Y tenían la casa a orillas del río. Nuestros ancestros, la cultura nuestra [...] El río es biodiversidad, es todo. Para mí es todo, pero para ellos es todo comercio” (María, comunicación personal, 12 de mayo, 2023)²⁰⁵.

Como mencionamos al comienzo de este trabajo, la instalación del complejo agroindustrial y portuario no solo implicó un perjuicio para los barrios aledaños en VGG sino también para la población costera de la Comuna de Alvear, ya que el proyecto incluyó la adquisición y ampliación de la terminal portuaria de dicha localidad. Entre ambas terminales -VGG y Punta Alvear- se encontraba el barrio Bajo Paraná. Considerando la preexistencia del barrio en el lugar, se aborda el conflicto entre la transnacional y un grupo de familias pescadoras a partir del inicio de la construcción de la mega obra de infraestructura en el año 2005. En los tres subapartados trataremos las características que presenta el territorio pesquero en este entorno fluvial; las problemáticas generadas tras las transformaciones socioterritoriales producidas por el avance de Cargill y, finalmente, la situación ambiental ante la polución generada por el complejo agroindustrial y portuario.

²⁰⁵ María es pescadora, como su padre y el resto de su familia. Vive en la Bajada Barbi, Pueblo Esther, donde pesca hace más de 30 años.

Territorio pesquero

En el marco de la multiterritorialidad analizada en el capítulo cuatro, se destacan espacios vinculados al desarrollo de la pesca artesanal. En función de su desenvolvimiento y de la movilidad de las poblaciones costeras a lo largo del tiempo, en la amplia llanura de inundación, se ha configurado un «territorio pesquero» (Baigún, 2022) administrado principalmente mediante la «gestión comunitaria» (Ferrero, 2011) de las familias de pescadores y pescadoras. Otorgamos relevancia a este territorio, en el marco de nuestra investigación, ya que comprendemos que se trata de las más antiguas formas de ocupación del espacio ribereño y -dada la relación de supervivencia que mantienen con el espacio hidrosocial- de las poblaciones más afectadas por el avance de la infraestructura extractivista en la región.

Desde nuestra perspectiva, y de acuerdo a los antecedentes consultados, entendemos que el territorio pesquero no se delimita (necesariamente) en función de la propiedad de la tierra ni se acota a las áreas de captura. El «territorio usado» (Silveira, 2012) por las pesquerías artesanales en el entorno fluvial integra las «canchas» de pesca delimitadas sobre el cauce principal y cauces secundarios del río; otras áreas de captura y espacio de reproducción del pescado tales como riachos y lagunas de la llanura de inundación; las «ranchadas»²⁰⁶ y sitios de embarque-desembarque en la interfaz fluvial-terrestre (Arelovich, 2024); los lugares de acopio y locaciones de las cooperativas, en los casos que hubiera, entre otros espacios que se incluyen en el circuito de producción y comercialización del pescado.

En cuántos a las estrategias de captura, se observan diversas técnicas y saberes de acuerdo a los ambientes de pesca. En el territorio de estudio es común la pesca con red o “pesca de arrastre”. Dicha técnica se basa en la utilización de una red o «tejido» elaborado de forma artesanal por personas especializadas en la tarea. Los tejidos pueden alcanzar hasta 400 o 500 brazas²⁰⁷. Éstos son arrojados a un espacio delimitado y previamente

²⁰⁶ Las ranchadas son sitios que pueden contener un uso de carácter temporario o permanente. Comúnmente se sitúan en áreas costeras o del contexto de islas, cercanas al área de captura. Suelen ser utilizadas por los pescadores y pescadoras para esperar el turno de pesca, o el tiempo que transcurre entre el “lance” y la captura. También puede realizarse allí la limpieza de las presas. En algunos casos cuentan con un campamento irregular y precario que es utilizado para resguardo del sol o para pasar la noche.

²⁰⁷ La “brazas” constituye la unidad de medida que utilizan comúnmente los pescadores para indicar la longitud de sus tejidos. Una brazas corresponde a la distancia medida entre la punta de los dedos de una mano y la punta de los dedos de la otra, colocando ambos brazos de forma extendida hacia los laterales. Una brazas mide aproximadamente 1,5m (Battocchio, 2021, p. 43). En el caso de los tejidos utilizados para

acondicionado para su uso sobre el cauce principal del río o sitios costeros: la cancha de pesca.

La cancha consiste en una “franja rectangular del lecho del río sobre la que se deja que la corriente arrastre las redes y de la cual se ha extraído todo elemento que pudiese obstaculizar [su] paso” (Ferrero, 2011, p. 46). La longitud de la misma depende del espacio acondicionado y se mide de acuerdo al “tiempo” que se demora para el calado de la red. “El pescador observa las marcas que delimitan las canchas, estas marcas-señales son signos fijos, emplazados en las costas u objetos fondeados en el río [...] Asimismo, observa rigurosamente quiénes están pescando y a qué unidad doméstica (familia) pertenecen” (Roldán y Arelovich, 2023, p. 42).

La limpieza de la cancha conlleva una importante inversión de tiempo y herramientas. Para esa tarea, suelen utilizarse tejidos viejos entre otros elementos que son sometidos a un proceso de desgaste. La limpieza, por lo general, una acción colectiva realizada por el grupo. Las herramientas utilizadas para la pesca revisten una inversión importante para las familias pescadoras, que incluye, la propiedad de las canoas, motores (algunos la siguen utilizando a remo) y los tejidos necesarios de acuerdo a la longitud de la cancha, además del combustible para la canoa. Los grupos suelen estar integrados por algunos pescadores que poseen la propiedad de las canoas y otros (parte del mismo grupo doméstico o no) que ofician como “peones”. En algunos casos se retribuye económicamente a los primeros por el uso de las herramientas.

Las canchas han sido estudiadas como bienes comunes (Ferrero, 2011 y; Ferrero y Arizpe Ramos 2015) ya que “la gestión de uso, mantenimiento y turnos de uso se gestiona de formas comunitarias-informales entre los propios grupos de pescadores” (Arelovich, 2024, p. 6). Si bien no existe propiedad privada sobre las canchas, “su acceso está regulado por la comunidad que las mantiene limpias” (Roldán y Arelovich, 2023, p.42). En muchos casos, son utilizadas por más de una generación de pescadores, siendo mantenidas a lo largo del tiempo. Es común que los hijos pesquen en la cancha que limpiaron sus padres y madres, o, incluso, sus abuelos/as con anterioridad. Cacho, pescador de Pueblo Esther, afirma esta concepción al mencionar: “el río no es mío, pero

las canchas más chicas la longitud se reduce. El tejido constituye una herramienta de gran valor económico para el pescador.

limpié yo” (Comunicación personal, 29 de agosto, 2023)²⁰⁸. Allí reside su «valor de uso». En función de ese sentido de propiedad, las canchas son utilizadas por diversos grupos a partir de una ordenada disposición de «turnos».

El turno comprende el tiempo necesario para calar (o lanzar) el tejido, en la punta de la cancha y recogerlo al final de la misma. El orden de los turnos es administrado de acuerdo al momento de llegada del pescador y/o, en algunos casos, en función de la antigüedad de los dueños de las canoas que integran el grupo. “Los turnos no se otorgan por pescador, sino por canoa que es, al mismo tiempo, una unidad de producción en la faena de pesca que se realiza, por lo general a partir de varios varones embarcados” (Roldán y Arelovich, 2023, p.42).

Junto a la pesca de arrastre, otra de las prácticas extendida históricamente es la pesca con «palangre» o «espinel». Se trata de una línea sobre la cual se colocan, perpendicularmente, una seguidilla de líneas cortas con anzuelos. La línea es encarnada antes de ser fondeada en el río con algún elemento de contrapeso (ladrillos, fierros, etc.). Miriam, pescadora del barrio La Ribera de VGG, afirma que el “palangre te lleva muchas horas” pero “es eficaz en todas las temporadas”, no solo cuando viene la arribada (Miriam, comunicación personal, 8 de noviembre, 2023). Este tipo de técnica es común en los ambientes de costa. Entre las pescadoras entrevistadas, se menciona la utilización de este instrumento con hasta 300 o 400 anzuelos.

Finalmente, en algunos otros sitios también se recurre al «calado» o «apostado» de tejidos, comúnmente utilizados en canales de servicio, ollas o lagunas. En este caso, “se colocan las artes extendidas en cierto sitio de preferencia cercanos a la costa y se dejan fijos, sostenidas por un lastre, durante varias horas para luego recogerse” (Battocchio, 2021, p. 36). Normalmente esta técnica se practica en zonas portuarias debido a la presencia continua de peces que se alimentan de los granos que caen del puerto. Por fuera del curso principal del río, la actividad se complementa con la pesca en arroyos y lagunas del contexto de islas, a lo ancho del Delta del Paraná (Battocchio, 2021).

Desde una mirada antropológica, la «cancha de pesca» representa una geografía propia del territorio pesquero que resulta invisible a los ojos del observador u observadora. La

²⁰⁸ Cacho es oriundo de VGG, es pescador como el resto de su familia. Desde hace 36 años pesca en las canchas de la Bajada Barbi, dónde posee su vivienda y espacio de trabajo.

cancha constituye un dispositivo de la pesca artesanal como actividad de subsistencia, pero al mismo tiempo da cuenta de un saber construido y transmitido generación tras generación que forma parte del acervo cultural de las familias pescadoras. Las canchas se delimitan materialmente por la limpieza del lecho del río, pero se dibujan simbólicamente en el Paraná solo para quienes saben mirar.

Lo mismo ocurre con los sitios de embarque y con la postal de canoas que, a la vista del visitante, solo yacen a la orilla del río.

El pescador observa la costa como puntos de embarque, de amarrado de la canoa y de bajada de pescado. Para el pescador, la costa y el río están lejos de aquello que son para el habitante citadino: un borde, un confín urbano, la finalización de la ciudad y la apertura hacia el paisaje ribereño. Para el pescador, la costa es antes una plataforma de conectividad entre el hombre y el río, las canchas, las islas, los peces... La costa entrelaza y hace difícil discernir hábitat de trabajo, reproducción de producción, ocio de faena. Para los pescadores, la vista y el sistema espacio-territorio en el que habitan se despliega en un *continuum* que une costa-río-islas, el humedal. (Roldán y Arelovich, 2023, p.43)

El territorio pesquero -a los ojos de quién lo habita- se distancia de otras concepciones y representaciones existentes del ambiente fluvial y ribereño. Al preguntar sobre el significado del río a los pescadores y pescadoras que realizan esta tarea al sur del corredor del AMR, se reitera que “el río es vida”, tanto por la biodiversidad que contiene, como por el sentido que adquiere en la vida cotidiana de quienes han nacido, crecido y trabajado a sus orillas.

Rodolfo Kusch (2011) postula que:

Detrás de toda cultura está siempre el suelo [...] Se trata de un lastre en el sentido de tener los pies en el suelo a modo de un punto de apoyo espiritual [...] Y ese suelo así enunciado que no es ni cosa, ni se toca, es la única respuesta cuando uno se hace la pregunta por la cultura. Él simboliza el margen de arraigo que toda cultura debe tener. [...] De ahí el arraigo, y peor que eso, la necesidad de estar prendido al arraigo porque si no, no tiene sentido la vida. (pp.109-110)

Desde esta perspectiva, el humedal, las costas, barrancas e islas, el río en su inmensidad es el «suelo» que otorga sentido al «estar siendo» (Kusch, 2011) de las familias pescadoras. De allí la importancia de comprender la singularidad del territorio pesquero en el marco de la multiterritorialidad hidrosocial que emerge en el territorio costero fluvial del Paraná, así como la importancia de su preexistencia y permanencia en el lugar.

Muchas de las familias que hoy configuran el territorio pesquero al sur del AMR cargan en su espalada con el oficio de más de tres o cuatro generaciones. Este aspecto se expresa en las historias de vida de algunas de las personas entrevistadas en diferentes localidades del corredor sur:

Yo me llamo Miriam, soy de Villa Gobernador Gálvez. Tengo 38 años. Acá vine de muy chiquitita. Mi papá y mi mamá [son] pescadores. [...] Acá toda la familia entera son todos pescadores [...] yo más o menos cuando empecé a pescar fue a los 15 años, pero ya venía viéndolos a ellos. [...] Mi papá es de Santa Elena (Entre Ríos) se vino con mi abuelo por río, con un barquito. Él también de chico...quedaron en el Saladillo con los padres, porque eran como nueve hermanos y de ahí ya se fueron viniendo, costeando por acá. Ahí hicieron su ranchada y ahí quedaron. (Miriam, comunicación personal, 8 de noviembre de 2023)

[...] Yo hace 30 años que pesco. Mi papá hace como cuarenta y pico de años. Tres generaciones de pescadores [...] mi papá, después yo y mis hijos. (María, comunicación personal, 12 de mayo, 2023)

Mis padres son de Entre Ríos los dos. Ellos vinieron de jovencitos. [...] mi abuelo, mi tío, todos. Tengo todos mis familiares allá [--], pescadores en Entre Ríos. (José, comunicación personal, 4 de abril, 2023)²⁰⁹

Mi papá y mi mamá vinieron de Corrientes en canoa con ocho hijos [...] de Esquina. Cuatro meses tardaron. [Vinieron] buscando algo, tenían ocho chicos. Yo y una hermana nacimos acá. Éramos diez [...]. Mis hermanos todos, los seis, siempre fueron pescadores. [...] Yo hace 36 años que estoy en Pueblo Esther. Mis

²⁰⁹ José es pescador del Bajo Paraná, en la localidad de Alvear. Se presenta como “octava generación de pescadores de su familia”. Vive y pesca en el Bajo desde hace 40 años.

hermanos [...] Ellos hicieron ese lugar a fuerza de sacar basura del río, hicieron la cancha, el lugar de pesca. (Cacho, comunicación personal, 29 de agosto, 2023)

En el relato familiar de quienes habitan el territorio pesquero es posible identificar una historia colectiva de migraciones internas, de dinámicas temporarias y permanentes de ocupación que tienen al río Paraná como escenario. A lo fines de nuestra problemática, estos enunciados nos conducen a reflexionar sobre el proceso histórico de ocupación de costas e islas que se extienden al sur de la ciudad de Rosario y afirmar la preexistencia de las familias pescadoras en el lugar. Historizar este proceso posibilita otorgar a la actividad pesquera un lugar preponderante en la producción del territorio local y problematizar su reconfiguración a partir del crecimiento de las áreas urbanas (industriales y residenciales) en las ciudades ribereñas.

En la historia de estas familias, el rol de las mujeres tiene un lugar preponderante, aunque muchas veces invisibilizado. Si bien la pesca es una actividad tradicionalmente masculinizada ya que requiere de “fuerza” para el uso de las herramientas, son numerosas las mujeres que hacen parte de la tarea, de formas diversas. Miriam, afirma: “mi mamá pescaba a la par de él. [...] juntaba carnada mi mamá, encarnaba mi mamá, mi papá agarraba el palangre, a las 6 de la mañana le levantaba el palangre a mi mamá, ella entregaba, vendía y hacía todo el trabajo ella y cuando mi papá venía lo tiraba, al otro día hacía el mismo trabajo” (Comunicación personal, 8 de noviembre, 2023).

Comúnmente su rol suele asociarse a las actividades de preparación previas al momento de captura (como por ejemplo el armado del espinel, o acondicionamiento de las redes) y a tareas posteriores, como la limpieza de las presas y la generación de alimentos con valor agregado. No obstante, muchas de ellas pescan por cuenta propia, a cargo de la canoa, (sin la compañía de un varón) ya sea en la pesca de arrastre o con espinel.



Figura 74. *Mujeres pescadoras, Bajada Barbi, Pueblo Esther*

Fuente: fotografía de Celina Mutti Lovera, publicada en Bazzoni y Mutti Lovera, 2022

En el relato de las pescadoras entrevistadas para este trabajo se hace mención a la invisibilización de las mujeres en el sector y a las dificultades que deben afrontar, en el ámbito intrafamiliar, para ser reconocidas y habilitadas (por los varones) para aprender el oficio. “La mujer tiene que demostrar que sabe”, aclara Graciela, pescadora en la Bajada Barbi²¹⁰. En muchos casos ello implica lidiar con la cultura patriarcal de sus padres y/o maridos que, en muchos casos, se resisten a transmitir el oficio a sus hijas mujeres, a diferencia de lo que ocurre en el caso de los varones. Miriam nos comparte su historia:

[...] mi papá es uno de los hombres esos machistas. Él agarraba y decía “las mujeres en la casa” [...] y yo observaba, ya veía lo que ellos hacían, entonces ya me lo grababa. Como mujer, [soy] la primera mujer de parte de mi familia que pudo enfrentarlo a mi papá. Porque no quería que las mujeres suban a la canoa, que las mujeres tienen que ir a la escuela, que ayudá a tu mamá, que lava la ropa y dale [...] Tuve batallando mucho tiempo con él hasta que después entendió. Ya me había hecho de palangre, de dos o tres cajones para llevar al puerto, me iba con mi cuñado, con los otros. Entonces una vuelta me puso a prueba. (Miriam, comunicación personal, 11 de noviembre, 2023).

²¹⁰ Graciela es oriunda y residente de VGG. Actualmente pesca junto a su esposo en la Bajada Barbi de Pueblo Esther.

Por último, otras de las características de la pesca artesanal es su carácter estacional. La actividad alterna períodos de mucha afluencia de pescado y otros en los cuales esta disminuye. Incluso durante determinados períodos puede prohibirse la captura de algunas especies mediante la Ley de Veda, regulada a nivel provincial. La afluencia del pescado se medía, tradicionalmente, por las «arribadas». En esta región, solían esperarse dos arribadas de pescado al año. Sin embargo, en la actualidad las transformaciones generadas en la biología de los ríos, junto a los cambios climáticos, los efectos producidos por la construcción del Puente Rosario-Victoria y la falta de control respecto de la veda (ante el aumento de demanda de pescado “chico” por parte de los frigoríficos) ha generado que esa periodización deje de ser tan previsible. “Tuvimos años que no hubo arribada”, afirma Cacho. (Comunicación personal, 29 de agosto, 2023).

[...] hace muchos, nosotros decíamos bueno, en noviembre, diciembre, enero por ahí pasaba cachorro [...] febrero, marzo, abril, por ahí pasa Boga. Había una temporada. Ahora no. Ahora como que el clima cambió totalmente y cambió en todo sentido. Este año tuvimos pescado en octubre, noviembre y diciembre que no sale pescado. Y hubo pescado” [...] Así que es como que cambió. Antes podíamos decir, en esta época viene pescado. Para esta época solía salir mucha Boga, pescado fino, y ahora está saliendo poco. (María, comunicación personal, 11 de mayo, 2023)

En los últimos 30 años el «territorio costero-fluvial» (Arelovich, Roldán y Urcola, 2023) del Gran Rosario ha sufrido importantes modificaciones económicas y socioculturales que se han expresado en nuevos ordenamientos. Hemos dado cuenta parcialmente de este proceso en el cuarto capítulo de esta tesis. En ese contexto, las pesquerías artesanales se han visto obstaculizadas por el avance de proyectos inmobiliarios, recreativos y el emplazamiento de mega obras de infraestructura agroportuaria (Arelovich, 2021; Arelovich y Roldán, 2023; Roldán y Urcola, 2021). Este fenómeno agravó las condiciones de vida de los pescadores y pescadoras, si tenemos en cuenta la -ya- limitada capacidad que tienen para intervenir en la comercialización del pescado y a la presión que ejercen los frigoríficos para que se incrementen las extracciones (Ferrero, B. y Arizpe Ramos, N., 2015). Finalmente, se sumaron las dificultades producidas por la Pandemia del COVID- 19 y la bajante histórica del río desde 2020 (Romero Acuña, 2020). Frente a ese contexto, Arelovich (2021) destaca la ausencia de políticas públicas que pongan en

valor la actividad pesquera, así como la invisibilización de este actor cuyo futuro desenvolvimiento corre importantes riesgos de desaparición parcial o total.

La existencia de este sujeto -constituido y ligado al vaivén del río- pone en relieve la importancia de reconocer el territorio en disputa como un «territorio hidrosocial» (Merlinsky, Martín, y Tobías, 2020). Desde esta clave teórica, el reconocimiento del territorio pesquero requiere de una mirada sobre el «territorio usado» que integre tanto los espacios ribereños como fluviales, considerando además la combinación de dinámicas de ocupación del espacio de forma permanente y temporaria.

Paula Battocchio (2021) da cuenta del modo en que esta territorialidad es construida en torno al Paraná, desde la ciudad de Rosario hacia el norte del corredor (Figura 75).

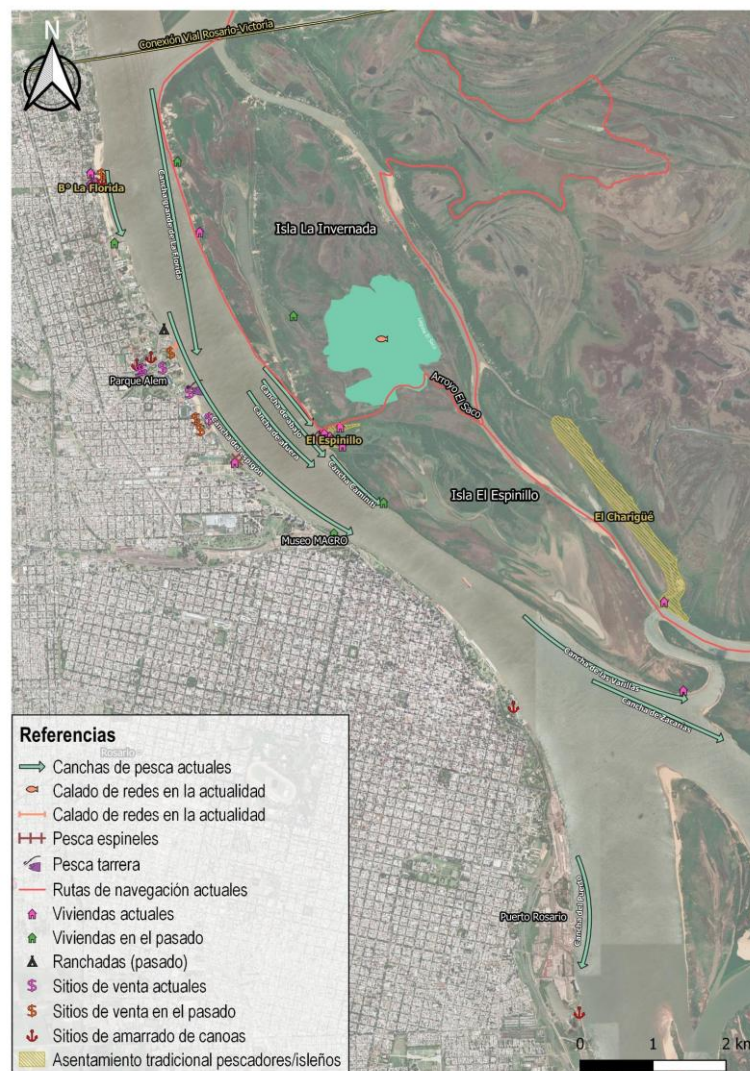


Figura 75. Mapa pesquero
Fuente: Battocchio, 2021, p. 35

Teniendo en cuenta que aún se carece de sistematizaciones de este tipo para el corredor sur, en el marco de la presente investigación hemos avanzado en el registro de diferentes espacios, que forman parte de lo que aquí identificamos como «territorio pesquero» para este extremo del corredor. (Figura 76)²¹¹. Nos limitamos a describir y sistematizar la información construida a partir del trabajo de campo a lo largo de la costa del río Paraná, desde la ciudad de VGG a Arroyo Seco. Nos obstante, creemos que sería auspicioso profundizar el análisis de esta problemática en futuras investigaciones.

A partir del relevamiento realizado identificamos una multiplicidad de espacios que son utilizados por las comunidades pesqueras. En el siguiente mapa se distinguen las «bajadas» y «barrios» de pescadores. El primer caso refiere a calles o caminos que permiten el acceso al río, cuyas costas son utilizadas para el embarque y desembarque de canoas. El segundo, señala un conjunto de espacios dónde las familias se han ido asentado a lo largo de los años, conformando barrios populares en los márgenes costeros. Mayormente, estos últimos constituyen asentamientos ubicados en costas y barrancas del río Paraná donde residen familias que reconocen la pesca artesanal como su actividad económica principal.

²¹¹ La descripción que presentamos a continuación fue elaborada a partir del análisis de imágenes satelitales, recorridos sobre el corredor de la ruta 21 y diferentes instancias de trabajo de campo (observaciones y entrevistas) en los barrios conocidos como La Ribera (VGG); Ibai Ondo (VGG); Bajo Paraná (Alvear); Bajada Barbi (Pueblo Esther); La Costa (Gral. Lagos); Prefectura y Shell (Arroyo Seco). Su reconstrucción es parcial y de ninguna manera constituye un desarrollo acabado sobre la dinámica de ocupación del espacio de las familias pescadoras, ya que dicho trabajo requeriría un proceso de relevamiento y sistematización que excede las posibilidades y objeto de esta investigación.

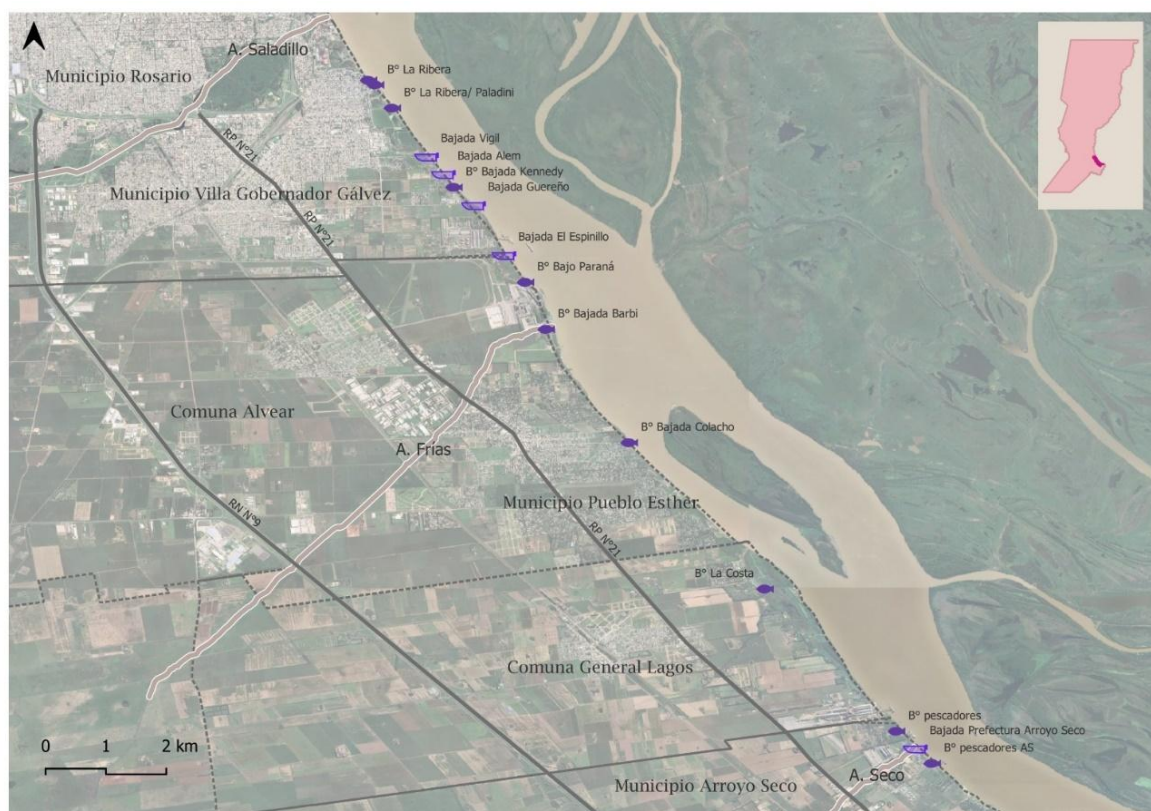


Figura 76. Territorio pesquero VGG-Arroyo Seco
Elaboración propia en base al trabajo de campo

Como se observa en la última figura (Figura 76), partiendo de VGG, en dirección norte-sur se encuentra, en primer lugar, el barrio La Ribera (también conocido como La Medialuna). Actualmente el barrio se extiende a lo largo de unos mil metros de costa, en el segmento costero circunscripto entre los frigoríficos Swift y Paladini. Al interior del barrio se identifican tres sitios de embarque de canoas (pertenecientes a diferentes grupos de pescadores y pescadoras), espacios de acopio y seis cooperativas de trabajo vinculadas a la pesca artesanal. Se incluye allí al grupo de pescadores de “Paladini” o “San Diego” ubicado sobre el final de la calle Bv. San Diego y el río Paraná. Además, la Ribera cuenta con el puerto fiscalizador de VGG. A continuación, sobre la costa de la misma ciudad, se puede acceder a la Bajada Vigil (por calle Comandante Espora) y más adelante a la Bajada de calle Alem. Si bien esta última bajada actualmente se ha destinado a la construcción de un paseo público recreativo, también es utilizada como parte de la territorialidad de los grupos pesqueros. Más adelante, se accede a la Bajada Kennedy, donde se localiza el barrio del mismo nombre. Pocos metros de allí, hacia la derecha, se sitúa Bajada Guereño. Allí habitan aún algunos pocos pescadores de la zona.

Del otro lado de la calle Río Paraná, las familias pescadoras pertenecientes a la localidad de Alvear se concentran en el barrio Bajo Paraná o Bajo Alvear. Allí se reconocen dos grandes espacios de embarque: uno cercano al puerto de Cargill, al final de la calle río Paraná (Bajada El Espinillo); y otro cercano a Punta Alvear, ubicado en el extremo sur del barrio. El análisis de este capítulo se concentra sobre las transformaciones y la conflictividad socioterritorial emergente en dicho espacio.

En la ciudad de Pueblo Esther se hallan los barrios Bajada Barbi y Bajada Colacho. El primero de ellos es habitado por pescadores desde hace más de 40 años. Se accede allí tomando el camino que conduce a la Arenera Vignaduzzi, emplazada también sobre la costa del río. Asimismo, los pescadores de la zona utilizan la conocida Bajada Rimoldi (dónde se sitúa el Camping Municipal de Pueblo Esther) para el embarque de canoas. Más adelante, continuando por la Ruta N° 21 se ingresa a General Lagos, donde se ubica el barrio La Costa, también conocido como “La Mariposa”. En ese sitio funciona una Cooperativa de Trabajo con instalaciones de acopio. Cabe destacar que, en esa localidad el espacio de los pescadores y pescadoras conviven con otros usos recreativos y de preservación natural de la costa integrados al proyecto BioLagos (Comuna de General Lagos, 2022). Finalmente, el territorio pesquero se extiende con gran relevancia en la ciudad de Arroyo Seco. Un primer grupo de pescadores se asienta en un pequeño barrio conformado entre el puerto de Dreyfus y el puerto de ADM. Próximo a este espacio, un importante número de familias se agrupa sobre el Arroyo Seco, próximo a las instalaciones de la Prefectura de la ciudad. Finalmente, un pequeño barrio sobrevive bajo el puerto de la empresa Shell.

Lo descrito en estos últimos párrafos no representa más que una fotografía parcial de una totalidad compleja sobre la que creemos necesario realizar algunas consideraciones.

En primer lugar, aclarar que la delimitación del espacio de análisis al espacio costero circunscripto entre el Arroyo Saladillo (límite norte de VGG) y las inmediaciones del Arroyo Seco, de la ciudad homónima, solo se ajustó a la factibilidad de su abordaje etnográfico. No obstante, reconocemos que el territorio pesquero recorre una amplia extensión del espacio litoraleño, al menos, en lo relativo al AMR e Islas del Delta del Paraná Medio. Quedaron por fuera de este análisis las localidades de Fighiera, Pavón, Villa Constitución y Theobald, sobre cuyas respectivas costas también se extiende la territorialidad de las familias pescadoras del corredor sur.

En segundo lugar, nos limitamos a señalar sitio integrados a la territorialidad pesquera que se asienta sobre la «costa santafesina» del río Paraná. Queda por fuera de esta cartografía la identificación de las canchas de pesca que se ubican *sobre* el curso fluvial y canales secundarios, así como otros sitios de embarque y “ranchadas” localizados en el contexto de Islas, en la provincia de Entre Ríos. Esto da cuenta de la necesidad de profundizar este ejercicio en próximos abordajes.

En tercer lugar, la mención a los espacios identificados como «barrios de pescadores» no se refiere a lugares habitados exclusivamente por familias vinculadas a la actividad. Por lo general, consisten en entornos costeros y de barrancas que originalmente han sido reconocidos como «distritos rurales» por su proximidad al río²¹². En la mayoría de los casos, los procesos históricos de ocupación y construcción se vincularon al establecimiento y crecimiento de las familias pescadoras que ya transitaban el territorio producto de la actividad. A partir de la década de 1990, muchos de estos espacios han ido creciendo exponencialmente -en mayor medida- como consecuencia de la migración interna de familias de trabajadores, provenientes de barrios marginados de Rosario y VGG, entre otras ciudades de la región. De este modo la territorialidad pesquera, en diferentes casos, se ha imbricado con las condiciones propias de los barrios populares.

A partir del trabajo etnográfico realizado entre los años 2022 y 2024 a lo largo del corredor sur, advertimos que la territorialidad pesquera se entrelaza con otros usos del espacio costero-fluvial. De acuerdo a las distintas escalas de análisis del conflicto, advertimos que se solapan infraestructuras de empresas transnacionales (escala global) vinculadas al complejo agroexportador del corredor fluvial HPP (escala regional), con otras infraestructuras productivas, como areneras, guarderías náuticas y barrios residenciales (escala nacional-local). Entrelazado con esas otras infraestructuras sobrevive el territorio de las familias pescadoras. El barrio Bajo Paraná se esgrime como parte de este último.

Problematizando el modo en que se manifiesta la multiterritorialidad en este espacio hidrosocial, nos preguntamos: ¿Cuántos “ríos” yacen en el lecho del ancho Paraná? ¿Qué

²¹² En diferentes entrevistas se hace mención a esta característica del espacio. Miriam, pescadora del barrio la Ribera, comenta que en varias ocasiones se hizo presente la secretaría de “Fauna” para regular el uso del espacio (Comunicación personal, 8 de noviembre, 2023). En el caso del Bajo Paraná, José hace referencia a los censos realizados por la Prefectura: “Esto es fiscal. Esto es zona anegable. Todos los años Prefectura nos censaba” (Comunicación personal, 4 de abril, 2023).

representaciones sobre el territorio hidrosocial permean la mirada de las familias pescadoras? ¿Desde que (otros) valores y concepciones se ve en el río una “Hidrovía”? ¿En qué medida la implantación de la infraestructura portuaria ha ido trasformando las condiciones del territorio costero fluvial? ¿Qué implicancias genera la emergencia de dicha multiterritorialidad para las comunidades (pre)existentes? Estos interrogantes, entre otros, acompañan el desarrollo del presente capítulo.

De lo global a lo local: transformaciones del espacio y acciones de resistencia

Bajo Paraná constituye un territorio habitado desde casi cuarenta años por familias pescadoras. Si bien el ReNaBaP data la creación del barrio en la década de 1980 (ReNaBaP, 2024), a partir de las diversas entrevistas realizadas es posible afirmar la presencia de familias en el lugar desde un período de mayor antigüedad:

Yo hace 40 que estoy acá. ¡Y encima mirá, había gente pescadora que tenían 80, 90 años...mira lo que te estoy diciendo! [...] mirá si es viejo! Mirá los años que los pescadores que yo te estoy diciendo pescaban con los tejidos cortos, de corcho, no de plástico que tenemos nosotros. Cortos, los de antes. El “año del Pepe” te estoy diciendo. (José, comunicación personal, 11 de noviembre, 2023)

Hace 37 años que estoy acá y hace 37 años que ese asentamiento está. Está multiplicado, por supuesto. Antes eran 10 familias, ahora son 80. (Dora, comunicación personal, 28 de febrero, 2024)²¹³

[...] esa zona históricamente fue de pescadores. Después empezó a caer gente, pero antes no. Era un barrio de pescadores [...] los tipos subían arriba, iban a comprar harina, azúcar, yerba, que se yo, un vino en algún boliche por ahí, pero nada más. Eran pescadores. [...] Yo me acuerdo las casas ahí, estaban sobre la barranca...estaba la calle acá, la barranca y había como un como un piso así y ahí estaban todos los ranchos. (L. Sánchez, comunicación personal, 14 de abril, 2023)

Cuando Cargill arribó a la región y avanzó con el desarrollo de su infraestructura sobre la ribera del Paraná, la existencia del Bajo fue invisibilizada. Se homologó esa porción del territorio a la de un espacio «desierto». Según recuerdan los vecinos y vecinas, el entonces presidente comunal Oscar Montagni²¹⁴, dijo “[...] que en esta zona no había ni

²¹³ Dora es vicepresidenta de la Comuna de Alvear.

²¹⁴ Oscar Montagni fue presidente comunal de Alvear por el Partido Justicialista durante 22 años consecutivos hasta 2009

pescadores, ni gente. Que no existían [...] Montagni le dio un papel que acá no vivía nadie” [...] En el puerto nos mostraban el papel que él había firmado [...]” (José, comunicación personal, 4 de abril, 2023).

A pesar de ello, la presencia de familias residiendo en el lugar había sido documentada mediante registros censales de la Prefectura Naval Argentina y, más adelante, mediante censos de salud de la propia comuna. Uno de los habitantes más antiguos del barrio, afirma: “Todos los años nos censaba Prefectura a nosotros, y [la Comuna] por el tema de la salud. Después dejaron de venir, pero todos los años venían” (José, comunicación personal, 11 de noviembre de 2023). Otra de las vecinas comenta: “Mientras ponían los pilotes, nos veían que estábamos ahí, nos veían pescar” (Margarita, comunicación personal, 28 de noviembre, 2023)²¹⁵.

Hasta la década de 1980 vivían allí muy pocas familias. El acceso al Bajo era dificultoso, dada la escasa infraestructura de caminos. Diego, quien transitaba el espacio en su infancia y vive allí desde 1978, asegura: “Eso se fue haciendo un barrio. Algunos tenían televisor a batería [...] la heladera a querosén [...] había poca gente, dos familias, pero eran todos pescadores” (Diego, comunicación personal, 23 de septiembre de 2024). El barrio formaba parte de un entorno rural y se extendía en toda el área costera, bañada de arroyos, grandes plantaciones, áreas de cultivo y cría de animales. Diego rememora ese paisaje:

De Río Paraná para allá era todo campo [...] tenías todos corrales para aquel lado...después ya tenías el campo de la Aviación, el Monte Astengo y todo lo que es la parte hasta el Arroyo Frías, todo campo. [...] eran todo frutales, por allá donde está el Puerto, en Punta Alvear, había una mansión grande y otra mansión chica, y el Castillo Astengo, que ahora lo usan ahora los de Prefectura. (Diego, comunicación personal, 23 de septiembre, 2024)

A partir de la construcción de Punta Alvear, a inicio de la década de 1980, el entorno que rodea al barrio sufrió distintas transformaciones. Distintos proyectos económicos e instituciones fueron cercando y delimitando el uso del campo del Aviación. Además,

²¹⁵ Margarita vive en el Bajo Paraná. Su esposo e hijos son pescadores.

sobre la costa, el territorio pesquero se superpuso con algunas casas de fin de semana que construidas en el Bajo. Diego rememora ese proceso de acuerdo a su experiencia de vida:

[...] el puerto empezó a hacerse en el año 79, 80...empezaron todos los proyectos. Y ahí se empezaron a sacar lo que era el monte de Eucaliptus, que estaba desde la puerta de Cargill hasta Alvear, era todo un callejón de tierra con los dos costados de Eucaliptus. Entonces sacaron todos los eucaliptus y los amontonaron ahí en lo que era “La Bajada de Raúl”, se le decía. Era un hombre que tenía una pescantina ahí abajo. Vivía ahí y ahí bajaba la gente de plata a comer el pescado que él lo sacaba y lo tiraba ahí no más. Era la única bajada que estaba media inclinada, digamos. Y podían bajar a comprar pescado. (Diego, comunicación personal, 23 de septiembre, 2024)

A partir del año 2005 las transformaciones del espacio se agudizaron a partir de la construcción de la planta y el puerto de embarque de Cargill en VGG, sumado a la adquisición por parte de la empresa del puerto de Punta Alvear y la construcción de la Maltería. Algunas de las transformaciones que fue sufriendo la costa de Alvear a partir de ese momento se describen en el siguiente enunciado:

[...] Donde está el nro. 1 de Cargill (Punta Alvear), ahí estaba la mansión grande. Tenía caballos, tenía leones, tenía un montón de estatuas afuera, un parque hermoso, dos plantas, era una mansión hermosa. Esa la tumbaron todo cuando hicieron el puerto. Y lo único que dejaron fue una casa. [...] Y después, bueno, los frutales, cuando llegó Cargill sacaron todo, todo lo que era fruta, lo agarraron ellos para... primero esa parte eran todo depósitos de desechos. Lo que iban armando y desarmando, depósitos de fierros, digamos. Y bueno, después fueron limpiando, hasta que se hizo ahora lo que es la Maltería. (Diego, comunicación personal, 23 de septiembre, 2024)

En ese contexto, las transformaciones socioterritoriales sobre el Bajo no fueron menores. En consecuencia, se abrió un escenario de conflictividad entre la empresa, el Estado y la comunidad de pescadores y pescadoras que se configuró a partir de múltiples dimensiones.

El proyecto original de Cargill contemplaba la construcción de un acceso vial para comunicar -por la costa- ambas terminales portuarias. Margarita, comenta:

[...] a [José] el primer hombre que manejaba la empresa un día le mostró todos los planos... acá van a unir los dos puertos y van a hacer una calle por la costa para que los camiones directamente lleguen más cómodos para el barco, para poder bajar cosas, todo eso. Él le mostro todo. Por eso él siempre dice que nos van a sacar. (Margarita, comunicación personal, 4 de abril, 2023)

Al toparse con la existencia del barrio en el área de interés, Cargill desplegó un conjunto de acciones para el (re)ordenamiento del territorio que llevaron a la transformación del espacio utilizado comúnmente por los vecinos y vecinas del lugar.

El primer conflicto que recuerdan se dio en el momento de la construcción de la planta cuando vinieron con topadoras “a querer tirar las casitas” que se extendían en la franja superior del barrio, hacia el oeste. Ramona recuerda “nos tuvimos que juntar todas las familias y ponernos así todos delante de las casas para que no las tiren”. Aunque esa porción del barrio finalmente fue desalojada, las familias lograron llegar a un primer acuerdo con la empresa y con la Comuna de Alvear que implicaba la compra de las casas “de fin de semana” que estaban ubicadas sobre la franja costera del barrio para ser cedidas a las familias desplazadas. (Vogelmann, 2023, p. 163)

Seguidamente, la empresa procedió al bloqueo del camino principal de acceso al barrio (Figura 77), a través del cual se comunicaba la población del Bajo con el casco urbano de Alvear.



Figura 77: *Ingreso al antiguo acceso del Bajo Paraná*
Captura propia, 22 de diciembre de 2023

Según describen las y los pobladores, en el barrio existían dos senderos que eran utilizados por la población local para subir y bajar de la barranca. El primero de ellos es recordado como una pendiente muy empinada, a la que no siempre eran posible subir los carros o sulkys que se utilizaban hace algunas décadas atrás. Ese aspecto se reitera en las memorias de quienes transitaron el espacio hace dos décadas atrás.

Antes había dos bajadas. Una grande, empinada [...] que bajábamos con el carro [...] (María, comunicación personal, 31 de octubre, 2024)

Vos subías el caballo, dejabas el sulky arriba y te ibas. El caballo no subía con el sulky atado. O sino lo iban trabando, traían tierra de la barranca, le hacían como un descanso y lo dejaban ahí a poquitos metros de la subida. Las otras cosas las bajaban a pulmón. (Diego, comunicación personal, 23 de septiembre, 2024)

Diego, reconoce los viejos senderos como la «Bajada de Raúl» y la «Bajada de Bruno» (Figura 78), respectivamente. Aquellos caminos permitían la comunicación del Bajo hacia el sur y hacia el norte del territorio. A su vez, se comunicaban entre sí por un camino que se extendía sobre el campo de la Aviación, en paralelo a la barranca.

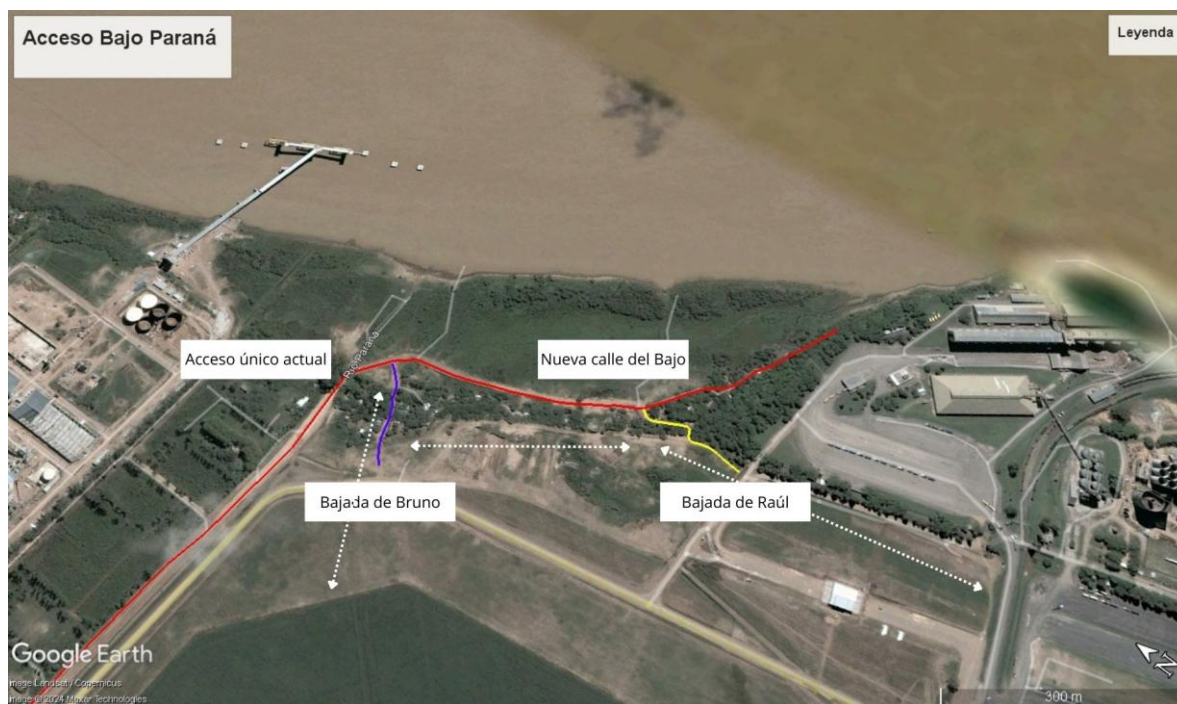


Figura 78. *Transformaciones en el acceso a Bajo Paraná*

Elaboración propia en base a la fotografía satelital del año 2006 y cartografías sociales elaboradas por los entrevistados

Diego toma el mapa que llevamos impreso a la entrevista, dibuja a trazo grueso el espacio que surcaban las bajadas y detalla:

La barranca del bajo era ésta. [Figura 78, línea violeta] La que yo te digo que ataban los carros arriba era ésta. Esto no estaba. [Figura 78, línea roja] Y después, ellos tenían una subida, a esta altura, en esta zona verde. Acá atrás, cuando vos llegás al fondo de esto, acá estaba la bajada de Raúl. Esta es la bajada de Raúl [...] [Figura 78, línea amarilla]. Acá se subía y se salía por la calle que va a Alvear. La única salida era subir al campo de la Aviación, salían por acá, había un camino y salían acá [...] esta era la Bajada de Bruno. Se subía por acá.

Y esto no era tan así, había un callejón que en vez de hacer todo esto, salías derecho. En dirección dónde chupa el cereal, de la vía para acá, más o menos en esa dirección salías para acá. Y acá había una calle. Esa entraba ahí costearlo esto, era todo chilca, chilcal. Y acá había un camino que se unía con este, pero para la bajada. Vos bajabas a la Bajada de Bruno o bajabas a la Bajada de Raúl [...] bien al borde había un camino. Vos salías para Alvear o salías para Villa Diego [VGG]. Y acá lo mismo, salías para Villa Diego o para Alvear. (Diego, comunicación personal, 23 de septiembre, 2024)

Como hemos mencionado con anterioridad, entre las distintas dinámicas desplegadas para la apropiación del espacio, Cargill incluyó el arrendamiento de un sector del predio de la FAA, que integraba también el espacio ocupado por el barrio Bajo Paraná. Sin embargo, su proyecto no contemplaba la permanencia de la población en el lugar. En consecuencia, sin previo aviso a los habitantes, la empresa procedió al bloqueo del acceso más directo con el que contaban para dirigirse hacia el sur. Algunas familias resistieron a ese embate y consiguieron que, en reemplazo del viejo sendero, la empresa construya un nuevo camino de acceso por calle Río Paraná (Figura 79). Como parte de ese mismo proceso, también se abrió un callejón a lo largo de la costa, por donde se puede llegar hasta el final del barrio (Figura 78, nueva calle del Bajo).

[...] Acá cuando vino Cargill nos cerró. Nosotros teníamos la calle esta, derecho. Salíamos por la calle del puerto, de este lado [Hacia Alvear]. No teníamos esta calle que va así para el otro lado. Esto era costa. La calle era acá derecho y la calle de aquel lado, que está ahora, esa era más empinada. Ahí bajaban autos, pero subir no subían, de tan empinado que era. Y ellos vinieron un viernes a cerrar la calle acá y mi marido agarró y se fue con todos los hermanos de él y le dijo que, por qué nos cerraban la calle, que no teníamos como salir. Nosotros para ir para allá [hacia VGG] no teníamos como ir. Si vos te compras una moto o una bicicleta tenés que subirte al hombro para cruzar porque ahí era todo creciente, era todo agua, vos no más podías pasar caminando. [...] Entonces vino y hablaron y le dijeron “no vayas a hacer lío, nosotros el lunes te traemos los camiones y te empezamos a hacer la calle, después cerramos acá”. Esa era la única calle que nosotros teníamos para salir. [Ahora] Tenes que entrar a Gálvez para poder salir a Alvear. Salir y volver a entrar. (Margarita, comunicación personal, 4 de abril, 2023)

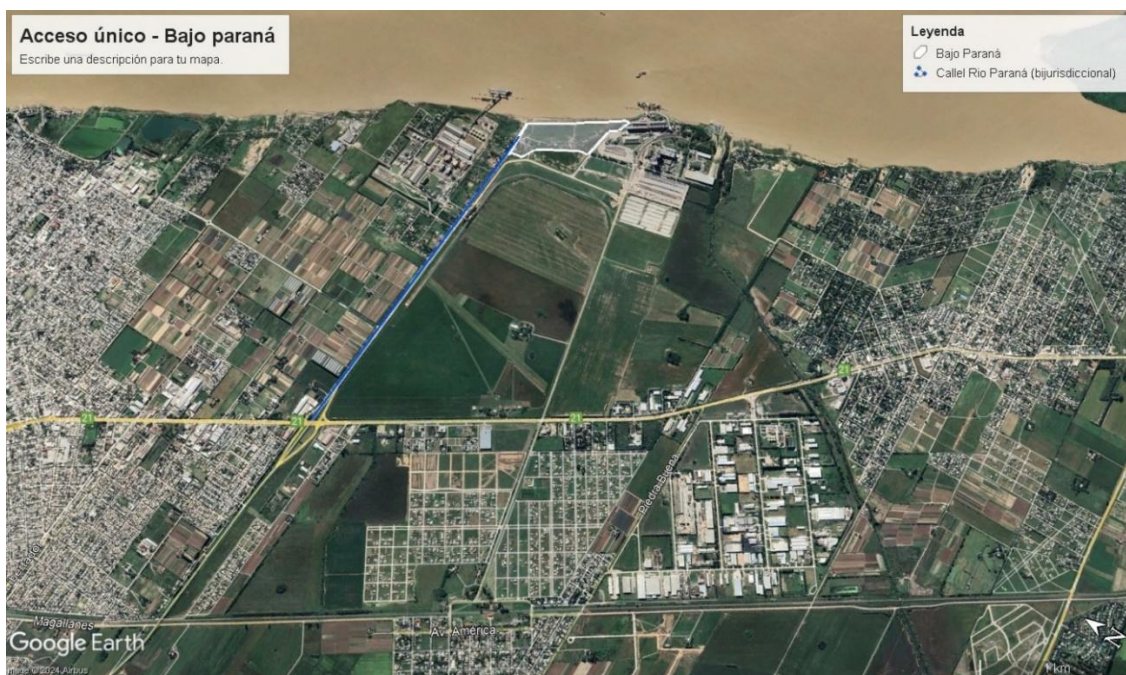


Figura 79. *Acceso actual por calle Río Paraná*
Elaboración propia, diciembre 2024

El segundo gran eje de conflicto, en cuanto al proceso de transformación del espacio, se desarrolló a partir de la construcción del puerto de VGG y el inicio del dragado del canal y zonas portuarias. En este sentido, el río se configuró como objeto de disputa entre dos prácticas-concepciones profundamente antagónicas en y del territorio hidrosocial.

La construcción de Punta Alvear, durante los primeros años de la década de 1980, fue pionera en el desarrollo de la infraestructura portuaria moderna en la región sur. Su instalación generó un importante proceso de transformación del espacio que afectó el uso del territorio al que estaban habituadas los pescadores y pescadoras del Bajo. La primera obstrucción del territorio pesquero se produjo en aquel momento.

Cuando vino Productos Sudamericanos [...] hicieron el calado para que atraque el barco, ese era el punto donde ellos [los pescadores] levantaban. O sea, no le modificaron. Ahí terminaba. [...] Pero el puerto de Alvear le sacó toda la parte de la playa, donde podían ir los pibes a mojarrear... porque ahí había una laguna, la única punta de río es ahí donde hicieron el frontón. Entonces le sacó lo bueno, lo lindo. El hombre ese que vivía ahí abajo, dejó de existir porque ya no podías entrar por ahí. Tenías que ir costear la barranca. Vos, ahora mismo te vas... hasta abajo del Castillo, pescas, pero no pescas nada porque es todo piedra y todo agarradero. Cuando ellos construyeron lo que es el terraplén para que no se desborde la

barranca quedó todo enterrado ahí. No podés tirar nada. (Diego, comunicación personal, 23 de septiembre, 2024)

Si bien la obra de Punta Alvear modificó las condiciones de trabajo de los grupos pesqueros, no obstruyó radicalmente la actividad. A diferencia de lo ocurrido en ese caso, la construcción del puerto en VGG se superpuso directamente a la cancha de pesca del Bajo que se extendía originalmente desde Unilever (Bajada Guereño) hasta el puerto de Alvear.

Analía, vecina del barrio Santa Inés, afirma que el sector del río sobre el que fue construido el puerto ya presentaba una profundidad natural: “Acá es profundo, antes los barcos se ayudaban, daban vueltas dos barcos a esta altura. [...] (Analía, comunicación personal, 17 de junio, 2024). Estimamos que esa condición de la geografía del lugar fue valorada para la elección del sitio para el emplazamiento del puerto; ya que, a diferencia del cordón norte, la costa sur no se destaca por la altura de sus barrancas, ni por las grandes profundidades. Según señalan representantes de la CAPyM: “es mejor la costa del norte que la del sur. El sur tiene problemas, hay estancamiento, hay que dragar permanentemente, no es fácil, la del sur es un poco más complicado” (CAPyM, comunicación personal, 12 de marzo, 2024).

Esta descripción aportada por la Cámara de Puerto nos advierte que la instalación de este tipo de infraestructuras demanda un mantenimiento mayor a fin de garantizar la profundidad necesaria para el ingreso de los buques de ultramar. En consecuencia, las condiciones del río en esa latitud llevaron a la construcción de un puerto «aguas adentro» y no sobre la línea de costa. El intendente de VGG, afirma esta condición: [...] Cargill no tiene el puerto como en San Lorenzo contra la barranca, sino que tiene puerto extendido por el tema del calado, cuando miramos la distancia desde la barranca, hasta el muelle de embarque tenemos 324 metros [...] (A. Ricci, comunicación personal, 4 de marzo, 2024).

Esta característica no resulta menor, si se considera que la cancha del Bajo había sido construida originalmente a poca distancia de la costa.

La hicieron ellos a la cancha de pesca. Con cable de la luz hacían lazos y metían una canoa allá adentro y otra por la orilla, u otro caminando por la orilla e iban sacando todo lo que era rama, tronco, todo, iban limpiando, después uno sacaba el tejido, sacaba lo que quedaba...y bueno, así armaron una canchita que habrá

tenido, como unos tres mil metros. Y ellos tiraban de la orilla, ya a 150 metros ya tenían la cancha. (Diego, comunicación personal, 23 de septiembre, 2023)

La “mirada satelital” de la corporación omitió que la espacialización de su proyecto portuario implicaba la obstrucción de un territorio hasta entonces utilizado -y significado- por los pescadores y pescadoras de la zona. Como resultado, la construcción del puerto provocó al desplazamiento del territorio pesquero, a partir de dos dinámicas fundamentales: la obstrucción de la «cancha de pesca» y la suspensión de la actividad pesquera por la intensificación de las tareas de dragado.

Respecto al primer fenómeno, los propios damnificados y damnificadas explicitan:

La cancha de nosotros, de tirar, de pesca, es de Unilever para abajo. Cuando nos hicieron el puerto nos cortaron un buen pedazo de cancha [...] más chico nos quedó. Antes era más largo, tiramos menos red ahora. Después con el tiempo nos empezaron a tirar piedrones y bollones acá para jodernos la otra parte. (José, comunicación personal, 4 de abril, 2023)

Y no dijimos nada primero [...] Después, como teníamos esta cancha más chica acá en la costa que matábamos surubí a dos manos, que nos traíamos los bolsones, era una cancha muy productiva para los surubí, bueno, ya ahí rebalsó el vaso, empezamos a tener quilombo. (José, comunicación personal, 11 de noviembre, 2023)

Como puede observarse en la siguiente figura, la infraestructura portuaria se sobrepuso a la trayectoria original de la cancha del Bajo. La misma fue obstruida y limitada en su longitud, modificando sustancialmente el espacio de trabajo y el acceso al recurso pesquero por parte de esta población.



Figura 80: Longitud cancha de pesca original del Bajo Paraná

Elaboración propia en base a una estimación realizada mediante cartografías sociales junto a pescadores del Bajo

Por otra parte, afectó a otros grupos de pescadores ya que la búsqueda de nuevos sitios de captura, además de implicar una inversión costosa de tiempo y recursos, generó tensiones con otros grupos de pescadores que utilizan el territorio contiguo. Hacia el sur, donde termina la cancha del Bajo, empieza otra cancha perteneciente a los pescadores de Pueblo Esther. María, parte de esta última comunidad, comenta: “A nosotros nos modificó totalmente, hasta el extremo de no poder pescar en el lugar. Porque los otros se fueron corriendo para la cancha nuestra [...] porque ellos levantaban donde nosotros calábamos y ahora se vienen más para abajo” (María, comunicación personal, 11 de mayo, 2023). Como complemento de este fenómeno, en segundo lugar, los pescadores del Bajo se vieron afectados por la intensificación del dragado en toda el área de influencia de Cargill.

Como hemos analizado en el tercer capítulo, a partir de la década de 1990 se produjo un proceso de disciplinamiento del río Paraná sin precedentes, vinculado al avance del proyecto HPP. Esto derivó en la transformación del cauce del río y costas adyacentes, producto de la profundización del dragado de la Vía Troncal Navegable. A ellos se sumaron dragados secundarios, cercanos a las costas, para optimizar la instalación y el

funcionamiento cotidiano de los puertos. En el caso del Bajo Paraná, pudimos reconocer, por un lado, problemas ocasionados por el dragado de la Vía Navegable Troncal. La profundización del canal en el corredor sur -hoy a 36 pies- se fue intensificando a partir de la puesta en funcionamiento de las terminales portuarias de Cargill. Esto genera un perjuicio directo para el desarrollo de la actividad pesquera ya que la simultaneidad de ambas acciones resulta incompatible. Los pescadores y pescadoras recuerdan casos en los cuales “la draga ha enganchado red”, dejándolos sin instrumentos de trabajo (Registro de campo, 24 de abril, 2023).

Estas dificultades no se reducen al segmento del río utilizado por los pescadores de Alvear, sino que afecta a distintas comunidades pesqueras a lo largo del corredor. Tal es el caso de los grupos del barrio La Ribera en VGG; Bajada Barbi y Bajada Colacho en Pueblo Esther; La Costa, en Gral. Lagos; los pescadores que se ubican bajo la Prefectura en Arroyo Seco, entre otros. Además, el mantenimiento de las canchas comenzó a verse afectado por la deposición de los sedimentos que son relocalizados luego del dragado.

[...] nos hubiese encantado a nosotros que no pasaran los barcos. Porque por ahí nosotros estamos durmiendo y sentimos los bocinazos, algunos nos avisan. Yo digo, “esa gente por dios que están tirando en el canal”. Ya muchos se ahogaron acá [...] Te intimidan esos barcos. Te ves como si fueses una boyita flotando en el río. (Miriam, comunicación personal, 8 de noviembre, 2023)

[...] cambió muchísimo. Porque cambiaron las boyas del canal porque fue dragando y fue haciendo como bancos de arena. Donde nosotros pescábamos se llenó de arena [...] Se draga seguido, todo el tiempo. Y cuando está la draga no podés pescar. Te agarra un tejido y no te lo devuelve. (María, comunicación personal, 11 de mayo, 2023)

A los pescadores de Paladini le hicieron un banco de arena. Le cortaron la cancha por la mitad a los muchachos, de tanta arena. (José, comunicación personal, 4 de abril, 2023)

El problema ocasionado por el dragado constituye el segundo elemento relevante a la hora de comprender la configuración del conflicto por el uso de este territorio hidrosocial y afirma un proceso de (re)apropiación del río en tanto «Hidro vía». En el caso de Cargill VGG-Punta Alvear, el dragado del canal se complementa con un dragado intensivo que

la empresa incorporó de forma privada para el mantenimiento del área costera cercana a los puertos. Según señalan los pescadores: “Metén las dragas hasta la costa” (José, comunicación personal, 4 de abril, 2023). Lo mismo afirma el presidente comunal de la localidad de Alvear, quién explica: “es un dragado que hacen alrededor para su funcionamiento. Es la draga más chica que draga en los alrededores donde ellos se supone que pescan. Entonces la que ellos critican es la que viene acá” (C. Pighin, comunicación personal, 28 de febrero, 2023). Esta actividad genera un daño estructural para las y los pescadores/as ya que inhibe el desarrollo de la actividad. En consecuencia, emerge como principal detonante del conflicto.

El Bajo resiste

A diferencia de lo acontecido en el barrio Ibai Ondo, las primeras demandas del Bajo Paraná no se vincularon al impacto sobre la salud sino al reclamo frente a las dificultades generadas en el desarrollo de la actividad pesquera. Por otra parte, en este caso, el conflicto no tuvo un tratamiento formal en el ámbito legislativo ya que la localidad de Alvear (por su condición de Comuna) no contaba con un Concejo Deliberante. Tampoco contó con el apoyo de organizaciones ecologistas y de profesionales.

En las entrevistas realizadas a ex legisladores de VGG y referentes de Taller Ecologista pudimos constatar que durante los primeros años del conflicto se desconocía plenamente lo que ocurría en la localidad de Alvear. De un lado y otro de la calle río Paraná la resistencia contra la empresa se construyó inicialmente de forma aislada y fragmentaria, desconociendo los procesos de resistencia que se libraban “en la vereda de enfrente”. En efecto, se asumieron estrategias deliberadamente diferenciadas. Esta situación fortaleció la posición de la empresa que desplegó diversas acciones para segmentar al sujeto que existía y resistía en el territorio en disputa.

En la experiencia del Bajo la relación de las familias pescadoras con Cargill se fue construyendo mediada por estrategias de «confrontación» y «negociación». Por parte de los pescadores se realizaron acciones de repudio, a partir de cortes y “piquetes” en el Acceso a Cargill. José afirma: “no fue un solo piquete. Le hicimos como 10 veces” (Registro de campo, 2023). Esta actitud otorgó a este sector poblacional un sesgo distintivo -y peyorativo- respecto de las acciones de resistencia emprendidas en el caso de los barrios Ibai Ondo y Santa Inés, en VGG. Durante el trabajo de campo pudimos

reconocer que algunos vecinos y vecinas de estos últimos barrios se distinguen de aquella “actitud confrontativa” que asumieron los pescadores²¹⁶.

Por parte de la empresa se legitimó la interlocución con algunos (escasos) referentes de la comunidad, todos ellos varones. Los referentes eran convocados regularmente a reuniones con los responsables del puerto. Si bien el grupo de pescadores/as había interpuesto abogados, las reuniones siempre presentaban un carácter informal. Se realizaban en el puerto o en espacios escogidos por la empresa. Además, mediante diversas acciones de descaste, se intentaba socavar el proceso de resistencia, humillando a las personas implicadas. José y Margarita recuerdan:

[...] vos fijate los de Cargill que forros que eran los que estaban antes, [nos] dice, “vayan que vamos a hablar que solución se les puede dar”. Fuimos tres, yo y mis dos hermanos, a las 8 de la mañana teníamos la reunión. ¿Sabés a qué hora nos atendieron? A las 5 de la tarde. Para que nos vayamos y nos cansemos. Y yo me quede sentado ahí ¡hasta que me atiendan! (José, comunicación personal, 11 de noviembre, 2023)

[...] como yo lo representaba a mi hijo yo iba a todas las reuniones que hacían [...] una vez nos mandaron tan lejos que ellos pensaron que no íbamos a ir. Nos dieron la dirección y arréglensela [...] y nosotros nunca salimos a ningún lado. Y caminamos tanto que cuando llegamos allá teníamos ampollas en los pies. Pero llegamos. (Margarita, comunicación personal, 11 de noviembre, 2023).

Ante los problemas ocasionados por la instalación del puerto, los pescadores interpusieron un amparo judicial pero el poder de la corporación impidió que las demandas adquirieran su curso legal. A lo largo de las dos últimas décadas las familias cargan con diversas experiencias frustradas en cuanto a su representación legal ya que - en más de una ocasión- los abogados/as y fiscales terminaron oficiando en favor de la empresa. Se menciona: “Nosotros sabemos cuántas veces le quisimos hacer juicio como se debe hacer, pero los abogados no querían. Porque lo arreglan. O los amenazan” (José,

²¹⁶ Sostenemos esta afirmación a partir de enunciados dónde los vecinos de VGG enfatizan: “Yo no soy un pescador del Bajo” “Acá somos todos laburantes”, “ellos allá arreglaron” (Registros de campo, Ibai Ondo y Santa Inés, junio 2024).

comunicación personal, 28 de noviembre, 2023)²¹⁷. Tampoco contaron con el apoyo de las autoridades comunales: “La comuna iba a las reuniones, pero siempre tira para Cargill, no va a tirar para la gente” (Margarita, comunicación personal, 28 de noviembre, 2023).

De esta manera, la empresa desplegó un *modus operandi* desde el cual se propuso como alternativa la negociación “cara a cara” con algunos pocos voceros del barrio. En el marco de esta estrategia Cargill era quién elegía con quién discutir, referenciando a algunos vecinos sobre otros. Incluso, diversos testimonios afirman que rechazaron beneficios económicos “personales”, ofrecidos por Cargill, a costa de neutralizar las demandas colectivas. Esta dinámica fue socavando la confianza al interior del grupo de vecinos/as y generó importantes conflictos interpersonales. Una de las vecinas señala: “La gente acá está peleada. Antes de que llegue la empresa ellos eran muy unidos. Eran una familia muy unida. Se juntaban a comer los domingos todos los hermanos. Ahora están todos peleados” (Margarita, comunicación personal, 28 de noviembre, 2023).

A lo largo de los años la empresa fue administrando el conflicto y ofreciendo recursos paliativos que no llegaban a suplir el daño ocasionado. Luego de los primeros enfrentamientos otorgó en donación algunas herramientas de trabajo, principalmente canoas, que según los pescadores no estaban registradas (Registro de campo, 2022). El conflicto continuó y se agudizó. Hacia el 2010 se les propuso a los pescadores la construcción de una nueva cancha en la localidad de Pavón. Sin embargo, al llegar al lugar las autoridades no estaban notificadas, lo cual generó incidentes con la prefectura del lugar: “El jefe, [-], mintió. Nos llevó a Pavón y dijo que estaba todo arreglado. Fuimos allá y nos cayó la policía y el intendente” (José, comunicación personal, 28 de noviembre, 2023).

La construcción del nuevo camino del Bajo y el mejoramiento del acceso por calle Río Paraná, un trabajo realizado por la Comuna con la contribución de Cargill, formó parte de estas últimas acciones. Más adelante, desde la Fundación Cargill se prometió el otorgamiento de una cámara de frío y un *container* para generar las condiciones de acopio para la cooperativa de trabajo. José recuerda:

²¹⁷ Esta situación aparece también reflejada en la experiencia del barro Ibai Ondo, dónde los vecinos hablan de las reservas que muchas veces tienen al momento de “confiar” en el poder judicial. O, en el caso de Santa Inés, se expresa en las dificultades para conseguir un abogado que los represente “contra Cargill”.

Nos llevaron a casa de gobierno. Fuimos todos en Remis. Nos metieron en un sótano, no había ni el loro...y ahí quedaron que con las cámaras que tenían ahí nos iban a vender, nos iban a dar freezer para los pescadores, para que tengamos el pescado frío, que nos iban a mejorar la luz. En esos acuerdos estaba eso, pero nunca nos dieron nada. (José, comunicación personal, 28 de noviembre, 2023)

Progresivamente el conflicto fue escalando y alcanzó un mayor grado de confrontación durante el año 2011, cuando la empresa anunció que dragarían el canal de forma ininterrumpida por un año: “Dragaban un año, y ustedes, ‘que se arregle el gobierno’, nos dijeron” (José, comunicación personal, 4 de abril, 2023). El anuncio de esta definición tomada por Cargill desencadenó un escenario de confrontación que derivó en el sostenimiento de un piquete fuera de la empresa a lo largo de un mes. A esta instancia se sumaron también las mujeres con sus hijos e hijas. Una de ellas comenta:

Siempre iban los varones no más [...] [y ahí] empezamos a ir las mujeres porque no nos daban bola. O sea, no les daban bola a ellos [...] Fuimos directamente a hacerle el corte. Un mes. Fuimos todas las mujeres con los chicos. Yo me iba hasta las 10 de la noche y me iba a las 6 de la mañana con mi hija para allá. (Margarita, comunicación personal, 28 de noviembre, 2023)

El rol de las mujeres fue fundamental para el sostenimiento del proceso de resistencia, a pesar de haber estado invisibilizadas y no ser reconocidas como interlocutoras válidas por parte de la empresa. El hecho de que la familia en su conjunto se sumará a la iniciativa otorgó legitimidad a la medida, así como alimento y abrigo a la comunidad que resistía. La medida de fuerza se sostuvo a lo largo de un mes durante el cual se bloqueó el ingreso de camiones a la planta. Durante ese período fueron constantes las acciones de amedrentamiento y amenazas directas a los referentes del grupo, por parte de representantes de la empresa y fuerzas de seguridad provincial. Finalmente, mediante la intervención judicial se ordenó levantar la medida. Las autoridades comunales que participaron de ese proceso lo recuerdan del siguiente modo:

[...] Un año cortaron la ruta de ingreso, 500 camiones que no podían entrar, otros 1000 camiones afuera [...] yo estuve todo un día ahí con ellos, le llevé chorizos, comía con ellos, no había manera de moverlos [...] y llegó un momento que apareció una fiscal, habían pasado 200 fiscales, la fui a buscar a tribunales, la traje,

vino, le dice ¿Quiénes son los que están haciendo...? Bueno, policía, me lo lleva a él, a él, a él. Los subió arriba del coso, le hizo pintar los dedos y se terminaron los piquetes. Si la justicia actúa esto se resuelve rápido. (C. Pighin, comunicación personal, 28 de febrero, 2024)

De esta manera se abrió paso a la «judicialización del conflicto», siendo ahora los damnificados quienes pasaban a ocupar el “banquillo de los acusados”. José, uno de los referentes de la comunidad, afirma: “nos pusieron una jueza federal [...] nos denunciaron como que paramos toda la planta y era mentira” (José, comunicación personal, 28 de noviembre, 2023). Paralelamente, la empresa aceptó otorgar herramientas de trabajo para los dueños de las canoas, por grupo familiar, como indemnización por el daño provocado por el dragado. Sin embargo, se entregaron las herramientas “a crédito”, a pagar a diez años. Esto condujo a un problema mayor porque se continuó perjudicando a las familias mandando a dragar en las épocas de mayor afluencia del pescado. Como consecuencia, muchas familias terminaron endeudadas con la empresa (Registro de campo, 24 de abril, 2023)

En la negociación se acordó también que Cargill pagaría a los pescadores y pescadoras registradas una compensación económica “por cada día de pesca no trabajado”, como consecuencia de la obstrucción generada por el dragado. Sin embargo, aquello tampoco logró compensar el ingreso que la actividad genera, más aún en épocas de afluencia del pescado y/o incremento de la demanda. El siguiente enunciado contribuye a comprender ese proceso:

[...] cada vez que vienen a dragar es en plena pesca de nosotros, no es cuando no sale nada de pescado. Viene cuando es la temporada de pescado, Semana Santa, todo. Y otra es que nos daban miseria. Porque nos daban 1000 pesos y nosotros hacíamos 30, 40 mil pesos en el día ¿Entendés? [...] cada vez que venían a dragar por ahí se quedaban una semana o dos semanas, un mes...pero, te dan miseria, te arruinaba. Y para colmo la temporada del pescado es un momento y después ya no tenés más pescado. Perdemos. Nosotros siempre perdemos. (José, comunicación personal, 28 de noviembre, 2023)

El conflicto con Cargill, agravó las condiciones de vida de las familias del Bajo dedicadas a la pesca artesanal. Esta experiencia toma mayor relevancia si se tiene en cuenta las

condiciones socioeconómicas de estas familias y, en particular, la crítica situación de las pesquerías fluviales, tras la dramática bajante del río Paraná desde 2020. Por fuera del grupo de pescadores no hemos tenido registro de la existencia de conflictos u acciones manifiestas de resistencia contra la empresa por parte de las familias que no se dedican a esta actividad.

Finalmente, es clave considerar la incidencia del poder corporativo en la fragmentación del colectivo, que inicialmente había confrontado con la empresa. En esa dirección, las propias dinámicas institucionales hicieron que la firma vaya cambiando su estrategia de interlocución, lo cual complejizó el sostenimiento del diálogo y el respeto de los acuerdos. Uno de los voceros del barrio reconoce: “Los de antes (refiere a los primeros gerentes de la empresa) eran más humanos”. Este viraje es visualizado también por parte de las autoridades comunales, quienes observan este giro en la dinámica institucional:

[...] agarraron el gerente, el nexa que tenían, y lo llevaron a PGSM, y dinamitaron el diálogo. Y nos tiraron la pelota a nosotros [...] Hace un tiempo vino un gerente nuevo que dijo “no pago más nada” y Cargill no toca nada y todo lo que se hace ahí se va a hacer a través de la Fundación. No hay nadie de la planta que tenga vinculación con ellos directamente. (C. Pighin, comunicación personal, 28 de febrero, 2024)

Este viraje en la estrategia de la corporación agudizó el conflicto de las familias con la Comuna, al trasladarse la demanda de la población hacia este último actor. Simultáneamente, tras el levantamiento y la judicialización del conflicto esa herramienta dejó de implementarse. A partir de 2019 algunos de los implicados viraron las estrategias de resistencia y optaron por la presentación de un amparo legal. Como respuesta inmediata la empresa le ofreció a la cooperativa contenedores para procesar pescado. Finalmente, no hubo avances al respecto. El litigio judicial por parte de un grupo de pescadores continúa.

Si reflexionamos respecto de las transformaciones socioterritoriales generadas es posible identificar la existencia de un conflicto ambiental (Acselrad, 2010), en tanto las posibilidades de desarrollo del proyecto de la transnacional significó el desplazamiento parcial de otros usos posibles del río Paraná. Allí donde Cargill solo vio un río de aguas profundas subyacía (otro) “río”, habitado, biodiverso, concebido desde hace décadas

como espacio de trabajo y como sustento de vida de muchas familias. Este aspecto resulta clave en la configuración del conflicto ya que la disputa por el uso del territorio hidrosocial da cuenta de un intento de desterritorialización del territorio pesquero para su reemplazo por otras lógicas de apropiación. La situación analizada se complementa con una serie de perjuicios generados en la salud de la población producto de la contaminación emanada desde los puertos.

“No es asma es polvillo”²¹⁸

La resolución de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable (2004) que habilitó la instalación del proyecto de Cargill, explicitaba que la empresa debía realizar un “monitoreo de la calidad de aire” y un “registro de las toneladas, categorías y sitios de disposición de residuos sólidos urbanos, semisólidos y peligrosos” (2004, Art 4); también debía contar con un Programa Permanente de Vigilancia Epidemiológica (2004, Art. 5). Sin embargo, casi dos décadas después, es posible observar el daño ocasionado sobre las poblaciones que residen en los barrios vecinos. La situación descrita en el capítulo anterior, respecto de la ciudad de VGG, se agrava en el caso de Alvear por encontrarse el barrio Bajo Paraná circunscripto al área de influencia de ambas terminales portuarias.

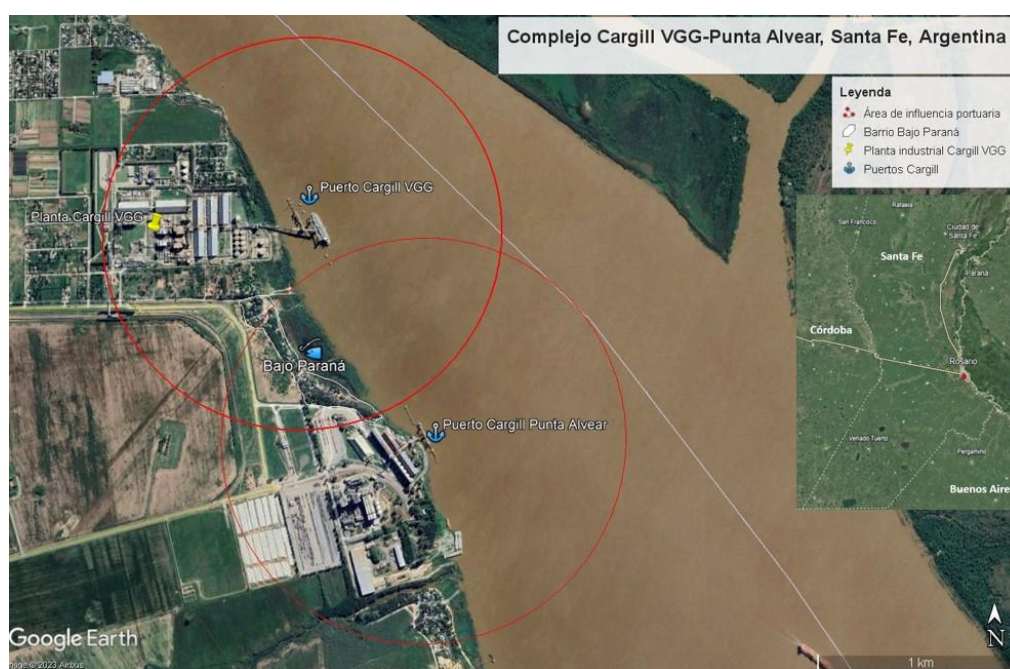


Figura 81: Área de influencia complejo Cargill VVG-Alvear

La referencia al “polvillo” fue un elemento recurrente durante el trabajo de campo. Al entablar el diálogo, a sabiendas de nuestro interés sobre la problemática, las y los

²¹⁸ José, comunicación personal, 4 de abril, 2023.

entrevistados hacían referencia a ese aspecto sin que hubiera una pregunta al respecto: “En estas últimas semanas hubo mucho polvillo”; “toda la ropa de la sogá está llena de polvo”, “las plantas tienen una capa encima” (Registro de campo, 22 de noviembre de 2023). En ese sentido, la emanación de polvo es reconocida por la población como la problemática principal, ya que afecta gravemente la salud. En el caso de Alvear, dada su lejanía a la planta de producción, el polvo proviene de la carga y descarga de las embarcaciones (Figura 83) y se emana desde la playa de estacionamiento de Punta Alvear, donde los camiones esperan para la descarga en tiempos de cosecha (Figura 82).



Figura 82. Playa de estacionamiento Punta Alvear
Captura propia, 8 de junio de 2024



Figura 83. Puerto Cargill VGG en actividad
Captura propia desde la plaza del Bajo, 22 de diciembre de 2023

Al describir su situación cotidiana, las familias que residen en el Bajo, comentan:

- Cuando te levantas todo así en la puerta está el polvillo, es impresionante.
- Cargill no tiene nada de regulación, tiene que tener por ejemplo para regar, como tiene Arroyo [Arroyo Seco], que no va tanto como acá que va toda la nube. Porque al caer la llovizna se moja y cae del otro lado. [...] Acá te mata. No podes ni respirar.
- Acá cuando hay viento, hay que sacar la ropa, ¡cerrar las ventanas!
- Acá adentro esto te queda todo blanco. Te tapa todo el polvillo. (Vecinos/as del Bajo Paraná, comunicación personal, 28 de noviembre, 2023)



Figura 84. *Polución en el Bajo Paraná, Alvear*

Fuente: imágenes proporcionadas por vecinos del barrio y capturas propias, 4 de abril 2023

Además de afectar la salud de la población, la permanente volatilidad del polvo, junto al desecho de otros productos líquidos y sólidos residuales de la planta, generan efectos adversos sobre la flora y fauna del lugar. Se contamina a las especies arbóreas e impide el crecimiento de cultivos y la cría de animales, actividades realizadas tradicionalmente en el lugar. Esto condiciona las estrategias de supervivencia y constituye un problema económico para la población.

Te mata las plantas, no podés criar nada. Acá tenés gorda la tierra, podías plantar pimienta, cualquier cosa, (ahora) con el puerto que está acá arriba, te lo mata [...]

Se ven muy pocos animales. La señora de acá al lado tenía, mi viejo también, bandada de gansos tenía. Igual que las aves. ¿Ve dónde está ahora el agua? Ahí estaba lleno de toda clase de animales, ahora no se ven los pajaritos. Vos a la mañana te despertás y sentías de todas las clases, vos ahora escuchas dos no más. (José, comunicación personal, 28 de noviembre, 2023).

[...] acá esta parte de ahí era todo sauce, ahora quedo toda rama negra. No quedo nada, lo mata el mismo polvillo lo que lo tapa. El siempre verde, que es duro, se seca [...] Al río también contamina. Se vieron pescados muertos, los armados. Ya no se ven armados. (Margarita, comunicación personal, 4 de abril, 2023)

El limonero que yo siempre nuestro está seco. Lo secó.

[...] Acá donde sale el agua estaba lleno de tortugas, después vos agarrabas el caparazón de la tortuga y con un palito, así se pasaba para abajo. Las mató a todas [...] (José, comunicación personal, 4 de abril, 2023)

Como consecuencia de esta situación, vecinos y vecinas denuncian que comenzaron a evidenciarse diferentes afecciones en la salud de la población, fundamentalmente en cuanto a problemas respiratorios (asma e insuficiencias respiratorias) y reacciones en la piel. Incluso los afectados vinculan la presencia de enfermedades oncológicas a esta causa²¹⁹.

Yo nunca tuve problemas respiratorios, pero cuando vino el puerto aquel, en 2009 que empecé a trabajar empecé con el asma. Que no es asma es polvillo. No hubo ningún estudio de impacto ambiental.

[...] cuando cargan los dos [puertos] imagínate como están nuestros pulmones los que aspiramos todo el día eso, los que están pescando. Por eso nos quieren sacar y tirarnos allá. No quieren pagar los daños que tenemos. Si acá nosotros nos mandan a hacer estudios estamos todos enfermos. (José, comunicación personal, 4 de abril, 2023)

Las afecciones se extienden entre los diferentes hogares: “El vecino de enfrente tiene llena la cara de granos”. “El yerno de mi hermana, también, todo con granos, con problemas respiratorios”; “la hermanita de mi nuera está toda manchada en la espalda”. (Registro de campo Bajo Paraná, 8 de septiembre, 2023). Esta situación se evidencia tanto

²¹⁹ Estas afirmaciones se sustentan en registros visuales y audiovisuales que nos ha proporcionado las personas afectadas. Preservamos este material por razones de ética profesional.

en la población adulta como infantil, con mayor intensidad en esta última. En más de una ocasión tuvimos que suspender encuentros pautados para la realización de entrevistas como consecuencia de este tipo de afecciones cotidianas. En dichas ocasiones, los vecinos señalaban que no podían recibirnos porque “otra vez está con alegría” “se les hincha la garganta” “estaba brotando entero”, “no podía dormir del ardor, de la picazón”, entre otros padecimientos (Registro de campo Bajo Paraná, 22 de noviembre, 2023). Remitimos a la experiencia de Paula, vecina de las viviendas del barrio Santa Inés más próximas al Bajo, quién nos comparte su testimonio: [...] al principio a mí y a mi hija nos agarró. Y a mi nieta ahora también le están saliendo unos granos y le dije, “andá, llevála, fijate, a ver si no es polvillo. Si ella no es alérgica a nada” (Paula, comunicación personal, 4 de julio, 2024). En la mayoría de los casos coinciden que el polvo se incrementa notoriamente durante la noche.

Si bien la problemática se repite de un lado y otro de la planta, el grado de exposición de esta población aumenta producto de la localización del barrio y de las características socioeconómicas de los hogares. Allí es más frecuente habitar cotidianamente en los espacios abiertos, ya que en muchos casos las viviendas presentan ambientes reducidos en relación al número de habitantes o no poseen infraestructuras adecuadas para soportar las altas y bajas temperaturas, entre otros aspectos. Además, en el caso de los y las pescadores/as, la propia dinámica laboral implica la exposición permanente al aire libre, así como una mayor cercanía a los puertos a través del río.

La situación se agrava si consideramos el acceso limitado a los dispositivos de salud y la ineficiencia del tratamiento en los casos en que sí es posible acceder a ellos. El barrio cuenta con una Posta Sanitaria, donde se brinda atención primaria²²⁰. En principio se ofrecía una atención semanal, luego de la Pandemia se consiguió que la atención sea diaria. Además, hay turnos con especialistas. Por fuera de esa asistencia, en casos de mayor complejidad la población tiene que trasladarse al Centro de Atención Primaria de la Salud (CAPS), radicado en el núcleo urbano de la comuna de Alvear; o, en casos de urgencia, al Hospital Provincial de la ciudad de Rosario. De todas maneras, en cualquiera de los casos mencionados, las personas reiteran que solo se atiende a los síntomas sin analizar las

²²⁰ El sistema de salud de la Comuna tiene su base central en el casco urbano, en el Centro de Salud Comunal (inaugurado en 2015). El mismo cuenta con atención las 24 horas, guardia médica y una ambulancia de alta complejidad, que también trabaja para las demandas del SIES.

Esa base se complementa con 3 postas sanitarias, que funcionan de lunes a viernes, distribuidas en otros espacios geográficos de la Comuna: una en el Bajo Paraná y dos sobre el corredor de la Ruta 18.

causas que lo provocan. “Vas a Alvear y te miran y... ‘es una alergia’, te dicen. No te dan nada” (José, comunicación personal, 28 de noviembre, 2023). “Nos mandaron una crema para hacer un tratamiento [...] los médicos te mandan a hacer análisis y no te explican nada y lo único que te dicen es “está bien” y nada más. “Capaz que te hizo alergia algo”, te dicen” (Paula, comunicación personal, 4 de julio, 2024). Nos consta que no se han realizado exámenes toxicológicos en ninguno de los casos relevados.

Por su parte, las autoridades de la Comuna afirman tener conocimiento que el cereal viene rociado con agroquímicos, aunque descartan los efectos nocivos sobre la población. Señalan al respecto: “[...] para combatir los ‘bichos’ que se generan por la propia humedad del cereal se utiliza fosfuro de aluminio [...] el famoso «fotosin»” (Dora, comunicación personal, 28 de febrero, 2024). Considerando esta situación, quién fuera responsable del área de salud y especialista en toxicología, advierte que está prohibido el uso de este tipo de agroquímicos arriba del camión, a la vez que se asume la utilización del mismo como un hecho indeclinable:

[...] ¿dónde se debe usar el fosfuro de aluminio? En los silos. Ahí tenés que usarlo. Vos tenés que fumigar ahí en el silo cerrado, esperar el tiempo necesario y después sacar el producto para llevarlo al puerto. ¿Qué ocurre? El producto lo mandan con bichos al puerto. Entonces el productor agarra y pone una pastilla. Entonces, se intoxica el camionero, se intoxica la población que está alrededor del camión y si este cereal va al barco así, también empieza a dar contaminación medioambiental. (Dora, comunicación personal, 28 de febrero de 2024)

Respecto del control que se ejerce a nivel local, las autoridades remiten al cumplimiento de la Ley provincial de Agroquímicos (Ley 11.234/1995), a través de la tarea realizada por un ingeniero agrónomo destinado a tal fin. Se argumenta: “Entiendo que lo está haciendo bien [...] porque no hay tanta queja de los vecinos. Ya la gente no se queja. Si no se queja puede haber algún caso aislado, no lo niego, pero así, masivamente, no” (Dora, comunicación personal, 28 de febrero, 2024).

Si bien hace muchos años no se realizan los censos de salud, por parte de las autoridades comunales se asegura que las familias del Bajo Paraná no presentan enfermedades respiratorias ni alergias crónicas, como tampoco un alto grado de incidencia de casos de cáncer. “La única afección generalizada es el hipotiroidismo” (Dora, comunicación personal, 28 de febrero, 2024). Incluso se destaca que gozan de niveles muy bajos de

hipercolesteremia, por el consumo de pescado. Descartan que la polución de los cereales sea causa de enfermedades, ya que no hay una alta incidencia de motivos de consulta por ese tema. “Por ahí casos aislados... ‘estoy con una reacción alérgica’, pero nada más que eso” (Dora, comunicación personal, 28 de febrero, 2024). Para la Comuna no es posible hablar de una «toxoinfección medioambiental» si la población afectada no es mayoritaria.

Cuando a mí me dicen, “el barco larga las poluciones de lo que larga el cereal”. Yo lo primero que agarro es el mapita, a ver... ¿Cuántos casos tenemos? Tenemos uno, dos, tres casos aislados, esto no es medioambiental porque están expuestos todos. (Dora, comunicación personal, 28 de febrero, 2024)

El diagnóstico enunciado por las autoridades comunales resulta incongruente con la situación relevada a partir del trabajo etnográfico. Si bien nuestro abordaje carece de una experticia clínica, hemos relevado numerosos casos de vecinos y vecinas que presentan síntomas de afecciones dermatológicas y respiratorias. Entonces, sería preciso preguntarse, ¿La falta de registro por parte del Estado responde a un problema de ineficiencia de las políticas públicas? ¿las personas que presentan síntomas se acercan efectivamente a los dispositivos de salud? ¿por qué no lo hace? ¿Se naturaliza ese estado de salud-enfermedad? ¿Se descrea del accionar de los organismos públicos? Los “casos aislados” que sí son registrados ¿se invisibilizan como parte de un problema de mayor escala? ¿Por qué no hay registro de infecciones toxicológicas siendo que la ocupación del Bajo constituye una fuente evidente de exposición positiva a agrotóxicos?

Si bien no contamos con una respuesta unívoca a estos interrogantes, nos aproximamos más a la idea de que la falta de registro oficial, se debe a una combinación de los factores mencionados. En gran medida, la población del Bajo no acude asiduamente al Centro de Salud de Alvear por los escasos recursos de movilidad con los que cuentan; porque desestiman que las afecciones sean “graves” dada la recurrencia de los síntomas; porque, en función de experiencias anteriores, desacreditan que puedan encontrar en el sistema público una respuesta y fundamentalmente, porque saben que el reconocimiento de los síntomas, no es necesariamente vinculante con la problemática estructural que lo genera.

Respecto al accionar del Estado, al igual que ocurre en el caso de VGG, no es posible acreditar un control efectivo de los impactos generados por la actividad de Punta Alvear por parte de la Comuna ni del Ministerio de Ambiente provincial. Esta ausencia de la intervención estatal deja lugar a que la resolución del conflicto sea mediada directamente

entre la empresa y algunos referentes del barrio Bajo Paraná. En algunos casos, los mismos vecinos relatan que los “jefes” de Cargill en un primer momento atendían al reclamo por el exceso de polvillo y como paliativo intercalaban el trabajo de los puertos. Sin embargo, al analizar ambas experiencias, advertimos que las demandas del Bajo Paraná son mayormente subestimadas por Cargill, en comparación con las del barrio Ibai Ondo de VGG. Entre las variables que influyen en el accionar de la empresa para con los distintos frentes de conflicto, puede mencionarse que, en la experiencia de Alvear, no existe una participación activa de organizaciones políticas y/o actores institucionales en el conflicto; ni se cuenta con la intermediación de denuncias penales como en VGG.

La posición adoptada por Cargill, es confirmada desde la experiencia de los trabajadores de la planta. Entre ellos, Carlos menciona: “Tenemos la orden de 15 km/h cortar la carga, de viento sureste. No tenemos el del otro lado. Porque no hay denuncias allá” (Comunicación personal, 25 de noviembre, 2024). Al día de la fecha los vecinos no registran una solución a la problemática, respecto de las medidas adoptadas y la situación del Bajo continúa siendo alarmante si se considera que en gran medida la exposición a agrotóxicos a lo largo del tiempo, incrementa la peligrosidad de sus efectos.

A diferencia de lo que ocurre en VGG, a pesar de la gravedad de las condiciones de salud, el proceso de resistencia en el Bajo ha decrecido en masividad y en su grado de confrontación, reduciéndose al amparo legal de algunas familias. Con el pasar de los años las estrategias de la empresa fueron desgastando la resistencia de los vecinos y vecinas fragmentando los lazos de solidaridad entre ellos. Los pocos que quedan en conflicto contra Cargill mencionan que la gente no los denuncia por miedo o indiferencia. “Acá la mayoría te dice “no, no quiero problemas”, el tema es que la mayoría tiene miedo”, lamenta Margarita (Comunicación personal, 28 de noviembre, 2023).

Promediando las dos décadas de conflicto, en Bajo Paraná la demanda actual gira en torno a la reparación por los daños producidos. Esto incluye tanto las afecciones a la salud como los daños materiales generados por la empresa al obstruir el desarrollo de la actividad pesquera.

Lo de nosotros no es solo el polvillo. Lo de nosotros es trabajo, el tema del río que nos rompe las redes, muchas cosas, salud, no te dejan criar los animales, te están achicando todo. No podés estar. No te deja progresar en la vida, ese es el problema. (José, comunicación personal, 28 de noviembre, 2023)

Este último enunciado, inmerso en un sentido de futuro, da cuenta de la existencia de un sujeto que pretende arraigarse al lugar y proyecta desde allí su bienestar y el de toda su familia. La carga valorativa que imprime la idea de «progreso» tensiona -sustantivamente- la concepción que subyace en el relato de las autoridades locales respecto de la población del Bajo:

[...] Ellos quieren vivir de la manera que viven, muchas veces, quieren vivir a la vera del río, con menos comodidades algunos, yo lo puedo entender que vivan en la mugre, la mugre ya es algo de ellos, de querer tener un ambiente alrededor de su casa, con el pasto más corto. Vos vas a la tarde, pleno verano y te invitan a tomar un mate, está lleno de moscas, yo no podría vivir así. Esto es cultural. Entonces hay que buscarle la vuelta...vos le tenés que dar, pero ellos te ponen una pared, te dicen “¿Quién es Cargill?”, “nosotros estamos antes que el puerto pescábamos nosotros”. Ellos se apoderan del lugar. (Dora, comunicación personal, 28 de febrero, 2024)

El avance del proyecto Cargill ha ido generando un acaparamiento del territorio costero fluvial y de los bienes comunes en claro detrimento de las condiciones de vida de la población. Ante este entramado de poder global-regional, que sumerge a la población local a una relación asimétrica, nos preguntamos, ¿para quién es posible el progreso? ¿qué representa el “progreso” para las familias del Bajo que ven deteriorarse día a día sus condiciones de existencia? ¿No quieren “progresar” o no aceptan subordinarse a “ese” progreso que tanto Cargill como los actores estatales intentan imponer?

A partir de lo analizado, podemos concluir que, tanto las transformaciones socioterritoriales del espacio habitado por las familias del Bajo Paraná, como los efectos socioambientales adversos para el desarrollo de la vida en el lugar, genera las condiciones para un gradual proceso de expulsión de las familias que habitan el territorio.

Suscribiendo a lo conceptualizado en el capítulo anterior, la situación analizada en Alvear nos permite afirmar que, como consecuencia de un proceso de coproducción del territorio hegemonizado por las corporaciones y el Estado (en sus diferentes escalas), los entornos costeros en estas ciudades tienden a ser reconvertidos en «zonas sacrificables» en post del “desarrollo” de infraestructuras para la expansión del complejo de exportación de commodities. Esta conceptualización resulta operativa, si consideramos que la noción de sacrificio remite inexorablemente a la pérdida de la vida a cambio de “algo”. Y en este

caso, la vida de los sujetos que reciben los impactos ambientales -contra su propia voluntad- se constituye como “moneda de cambio” ante las posibilidades que “ofrece” el territorio para el proceso de acumulación económica.

Desde esa racionalidad, podemos considerar que las personas que habitan en el Bajo son concebidas como «sujetos de desecho» (Ureta et al., 2018). En primera medida, por la permanencia cotidiana con la toxicidad emanada por los puertos. Lo cual dificulta, como señalan los autores, “establecer un límite claro entre ellos y los desechos que los rodean”, ya que los desechos “están alrededor de ellos, ocupando casi todos los espacios; no solamente en su entorno directo sino también dentro de sus casas y, posiblemente, dentro de sus cuerpos” (Ureta et al., 2018, p. 16). En segunda medida, porque su condición de población “desechable” es la contracara de su carencia como “sujetos de derecho”. Desde que el capital identificó en ese espacio un “desierto” sobre el cual expandirse, esos cuerpos han perdido el derecho a elegir dónde vivir y dónde morir. Como aliciente, al tratarse de un territorio emplazado sobre tierra fiscal la situación se agrava, ya que el «desalojo implícito» de las familias puede ser inminente.

José, pescador del Bajo, sintetiza este dilema en un interrogante: “¿Sabés cuál es el problema de la Comuna y de Cargill? Que quieren sacar todo el Bajo. Entonces no sirve, porque vos querés una cosa y él quiere otra cosa, y aquel quiere otra cosa. ¿Entendés? Nunca se van a poner de acuerdo” (Comunicación personal, 28 de noviembre, 2023).

Desde su origen el Bajo Paraná cuenta en su memoria con distintas advertencias de desalojo. Los primeros conflictos fueron con las autoridades de la Fuerza Aérea. La comunidad recuerda recurrentes episodios en que se anunciaba el desalojo, pero luego este no se efectuaba. “Venían te daban una carta así no más. No era que venían después” (Margarita, comunicación personal, 28 de noviembre, 2023). “La última carta que mandaron fue cuando yo me vine a vivir acá, en el 95”, comenta una de las vecinas. “Cuando vinieron esas dos cartas a documento...el que no nos dejó sacar acá fue Montagni. Él nos ayudó en ese tiempo. Porque la gente no se quería ir. Porque este lugar, antes que empezara la empresa esa era un lugar tranquilo” (Comunicación personal, 28 de noviembre, 2023). Desde entonces el barrio no habían vuelto a tener conflictos de ese tipo.

El “fantasma de desalojo” reapareció con la llegada de Cargill a la región, 20 años después. En ese sentido, la estrategia legal toma relevancia, luego de otras experiencias

frustradas, en un contexto dónde se actualiza la amenaza de un posible proceso de relocalización del barrio y se hacen cada vez más evidentes los efectos nocivos generados en el lugar sobre la salud de la población.

[...] acá van a unir los dos puertos y van a hacer una calle por la costa para que los camiones directamente lleguen más cómodos para el barco [...] antes de la pandemia nos quisieron sacar y nos querían mandar a la Aviación. ¡Nosotros dijimos que no! [...] Ahora hace poco nos vinieron a avisar que sí, que nos quieren desalojar, pero a ellos se les complica, porque para desalojar a la gente tienen que darle a la gente que vive acá, adónde ir a vivir; y encima tienen que darle para que por lo menos se sostengan cinco años de dinero. (José, comunicación personal, 4 de abril, 2023)

Si bien la relocalización del barrio formaba parte del proyecto de Cargill desde sus inicios, creemos que la posibilidad del “desalojo” luego de la Pandemia, podría estar vinculado a nuevo proyecto, para la construcción de un megapuerto en Punta Alvear. La obra anunciada en 2022, contemplaba la conexión definitiva de los dos puertos (VGG-Alvear) por el camino de la costa, lo cual podría implicar la relocalización del barrio.

Según explica el presidente comunal: “El proyecto contemplaba que sigan viviendo, si se ponía dura la cosa, y que la cinta transportadora pase por arriaba de Cargill, o sea, no los tocaría, se podría. Si hay que mudarlos hay que buscar un lugar alternativo” (C. Pighin, comunicación personal, 28 de febrero, 2024). Entre las posibilidades se pensó en la construcción de un barrio sobre la Ruta Nacional 21, en un extremo del campo de la Aviación, donde podrían ser trasladadas las familias. Se preveía la participación de la Secretaría de Integración Social y Urbana (SISU) de la Nación para ese proyecto. Tras la asunción de Javier Milei en la presidencia de la Nación no volvieron a conocerse públicamente avance sobre el proyecto.

En los registros de campo realizados en el Bajo durante 2023 y 2024, observamos que, entre quienes aún resisten contra la empresa, fue tomando cada vez mayor peso la decisión de irse del lugar, si Cargill cumpliera con los requisitos que ellos demandan.

[...] mi grupo se quieren ir todos, son como diez, doce. Ellos se quieren ir. Están cansados del tema del polvillo.

[...] mis suegros ahora entendieron, se quieren ir.

[...] yo si me dan una granja para irme me voy. No podemos salir adelante, ese es el tema. [...] Porque no tenés ningún ingreso de nada. Yo cuántas veces le dije, “loco conseguimos una granja que yo me voy a criar animales”, dejo el río, me voy. Estoy cansado por mi salud (José, comunicación personal, 28 de noviembre, 2023).

Aunque estos enunciados no expresan una posición homogénea a todos los habitantes del barrio, algunas de las familias encuentran en la relocalización una salida concreta a este escenario de conflicto. Esto nos lleva a pensar que la insalubridad permanente en la vida cotidiana de estas poblaciones sopesa el arraigo a este territorio bañado por el río Paraná. Al igual que ocurre del otro lado de la calle río Paraná, el capital construye territorios inhabitables, en los cuales la relocalización o migración de las familias emerge ante la encrucijada de (sobre)vivir y resistir en dichas condiciones. En ese sentido, podemos pensar que el abandono del hogar emerge como parte de una «alternativa infernal»²²¹ (Stengers y Pignarre, 2017) frente a un presente y un futuro que pone en riesgo la vida.

Teniendo presente los postulados de Rodolfo Kusch, y la concepción del «suelo» como arraigo de la cultura, volvemos a las palabras de una de las vecinas entrevistadas, quién afirma que ellos “son la quinta generación de gente que vive allí” y que “la mayoría son pescadores y otra cosa no saben hacer” (Registro de campo, Bajo Paraná, 4 de abril de 2023). En esa dirección, consideramos que la posible relocalización del Bajo, no solo implicaría para las familias pescadoras el despojo material de sus medios de subsistencia, sino también un proceso de desarraigo y despojo del sustrato cultural que otorga sentido a esa comunidad.

²²¹ La categoría propuesta por Stengers y Pignarre (2017) refiere a las “falsas dicotomías que, atravesadas por la urgencia, operan entre la lógica de la resignación y la denuncia impotente. Se trata de situaciones que parecen no dejar escapatoria en una suerte de encrucijada infernal. En ellas, la lógica imperativa de la resignación nos compele a resignarnos ante lo inevitable. Al mismo tiempo, la denuncia que las interpela muchas veces señala que el problema de fondo es el capitalismo [...] (Gárgano, 2022, p. 14). La retomamos a partir de la reelaboración propuesta por Cecilia Gárgano quién sostiene que modelo hegemónico impuesto en el agro argentino, un modelo agrícola intensivo en agrotóxicos, puede pensarse como un ejemplo de encrucijada, que se presenta a sí misma como parte de un destino inevitable.

CONCLUSIONES

En el presente trabajo partimos de considerar que el Proyecto Hidrovía Paraguay Paraná constituyó un instrumento para la expansión del modelo de agronegocio en la Cuenca del Plata, en un contexto de avance del neoliberalismo y consolidación de un modo de apropiación extractivista en la región, hacia la década de 1990. En ese marco, a partir de la expansión de la producción de soja genéticamente modificada, en el Área Metropolitana de Rosario se desplegó un doble poder infraestructural. Por un lado, se desarrolló la infraestructura de transporte del corredor Hidrovía Paraguay Paraná, mediante intervenciones técnicas para la navegación de los ríos Paraguay y Paraná y articulaciones multimodales, carreteras y ferroviarias. Por otro lado, se construyeron y ampliaron un conjunto de infraestructuras portuarias y agroindustriales, vinculadas a la demanda creciente de los complejos de exportación de commodities, especialmente en lo que refiere al polo de producción de oleaginosas. Esto supuso un conjunto de transformaciones socioterritoriales que afectaron cualitativamente a la región de estudio.

De modo hipotético, consideramos que el avance de las infraestructuras extractivistas se superpuso y produjo tensiones con otras prácticas de ocupación, uso y significación del territorio, abriendo paso a la configuración de un conflicto socioterritorial y ambiental en el territorio hidrosocial. En relación a dicha hipótesis nos propusimos estudiar el desarrollo de la Hidrovía Paraguay Paraná en Argentina durante el período 1989-2024, a partir del abordaje de la expansión de la infraestructura agroindustrial y portuaria en las ciudades de VGG y Alvear de la provincia de Santa Fe. En función de lo analizado hasta el momento, arribamos finalmente a las siguientes conclusiones y consideraciones.

1

El desarrollo del proyecto HPP en Argentina se imbricó con dos procesos vinculados a la expansión del modelo de agronegocio en la región: la extensión de la frontera agrícola para la producción de soja y la consolidación del polo de procesamiento y exportación de oleaginosas del AMR. El impulso del proyecto hidroviario en Argentina provino principalmente de las empresas asentadas en el complejo portuario agroexportador del Gran Rosario. En esa región, desde la década de 1980 habían comenzado a ampliarse las instalaciones portuarias y agroindustriales, ante el incremento del volumen de granos (principalmente soja) destinados al mercado de exportación. De esta manera, podemos afirmar que el Proyecto Hidrovía Paraguay Paraná constituyó -y constituye- una arteria

nodal de la infraestructura de transporte del «modo de apropiación extractivista» (Gudynas, 2016) en la región, fundamentalmente en su dimensión agroexportadora. En esa dirección entendemos que se trata de una «infraestructura extractivista» (Álvarez, 2023) gestada para garantizar la circulación de mercancías (productos primarios) en una nueva etapa de acumulación, signada por la hegemonía de actores que operan en eslabones diversos de las grandes cadenas globales de valor.

Los elementos presentados en el tercer capítulo dan cuenta de la concreción del proyecto en Argentina como parte del entramado de poder gestado durante la década de 1990. En ese contexto, la HPP constituyó uno de los engranajes fundamentales para la consolidación del neoliberalismo en el país y la región. La privatización de la VNT, resultó interdependiente a otros procesos que denotaron el retroceso del Estado en materia de soberanía (en áreas estratégicas para el crecimiento económico) y la transferencia de recursos al capital transnacional concentrado. Entre las políticas propiciadas por la Reforma del Estado se destacó la desregulación del comercio de granos; el desguace de la industria naval; el desmantelamiento de la flota fluvial y la marina mercante nacional; el vaciamiento de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables y la privatización y descentralización del sistema portuario. A ello se sumó la concesión por peaje de la Vía Navegable Troncal a la empresa Hidrovía S.A durante más de 25 años. Este escenario fue coronado con la autorización del cultivo de soja genéticamente modificada y la consecuente expansión de la frontera agraria para su cultivo en regiones hasta entonces exentas de la zona núcleo. Abrevando a ese análisis, proponemos pensar la HPP como el cuarto pilar del paquete tecnológico (semilla-siembra directa-agrotóxicos), ya que contribuye, en tanto macro sistema técnico, a la expansión del modelo de agronegocio a lo ancho de la región.

En comunión con el proceso descrito, el avance de la infraestructura fluvial sobre el curso de los ríos Paraguay y Paraná fue generando, durante las últimas tres décadas, importantes transformaciones socioterritoriales y ambientales. En ese sentido, fundamentamos en esta tesis que la dimensión ambiental resulta transversal al momento de abordar la problemática de la HPP. Por una parte, porque se asocia a la conflictividad general producida por el avance del modelo del agronegocio. Por otra, porque conserva un vínculo directo con los efectos generados por las intervenciones técnicas para la “optimización” del canal navegable. Como ya hemos explicitado, el proyecto buscó “amoldar el río a los buques”. En efecto, construyó las condiciones para mejorar la

navegabilidad y reducir los costos de flete. Entre las principales consecuencias de ese fenómeno se destacan las transformaciones socioterritoriales generadas por el dragado en la reproducción de la biota fluvial y la re sedimentación del material en zonas no deseadas. A esto se adicionan los efectos indeseados en la dinámica cotidiana de las poblaciones que habitan ciudades ribereñas e islas del Delta del río Paraná, producto de la excesiva circulación de embarcaciones de ultramar. Otro factor de incidencia en los impactos ambientales directos es la contaminación del cauce del río con agrotóxicos -agua dulce que alimenta la vida de las comunidades ribereñas- como consecuencia del transporte y tratamiento de cargas granarias que depende de la utilización de los mismos.

2

La segunda arista del poder infraestructural desplegado sobre el territorio costero fluvial del AMR se articuló a partir de la expansión del complejo portuario oleaginoso. Desde mediados del siglo XIX, la ciudad de Rosario y su área de influencia se erigió como un territorio estratégico para el mercado agroexportador en auge. A partir del siglo XX, la dinámica desplegada por el desarrollo capitalista en la región configuró relaciones socio territoriales asimétricas, que se expresaron en el conflicto por el uso del territorio hidrosocial.

A partir del desarrollo de la investigación, hemos concluido que el proceso de expansión del entramado portuario privado en el AMR siguió dos grandes etapas: una primera etapa se abrió a partir de la legislación portuaria sancionada en 1979, en el marco de la última dictadura; la segunda, inició con la sanción de la Ley de Actividades Portuarias, en 1992, y se profundizó luego del boom de los commodities, de la década del 2000.

Recuperar el proceso de transformación del enclave portuario, desde fines de la década de 1970, nos permitió comprender dinámicas socioeconómicas y socioterritoriales constitutivas del desarrollo del complejo agroexportador durante el período de estudio de nuestra problemática. En primera medida, la historización nos permitió deconstruir una hipótesis inicial, a partir de la cual reconocíamos en la Ley de Actividades Portuarias el punto de inicio del desarrollo portuario del sector privado. Esta afirmación se esgrimía como un argumento irrefutable entre los voceros del sector agroexportador, y, en alguna medida, también formaba parte de nuestros preconceptos de investigación. A partir de la búsqueda de archivos y antecedentes, pudimos afirmar que la construcción de terminales portuarias y elevadores privados era parte de un proceso iniciado hacia mediados de la

década de 1970, que antecedió a la sanción de la ley. Sintetizando este eje, hoy comprendemos la Ley de Actividades Portuarias, no como el punto de partida, sino como la formalización -política y legal- de un proceso que ya se encontraba en marcha, posibilitando su profundización a futuro.

Este hallazgo resulta significativo ya que nos permite vincular el nacimiento del complejo portuario privado en el AMR con las políticas impuestas por la última dictadura cívico militar argentina. Como hemos señalado en el cuarto capítulo de esta tesis, el plan sistemático de represión, tortura y exterminio, impuesto mediante el Terrorismo de Estado en Argentina durante el período 1976-1983, generó las condiciones para modificar la estructura económica: se sentaron las bases para sustituir un proyecto de país sustentado en una matriz de desarrollo industrial y ampliación del mercado interno por un modelo de reprimarización económica y valorización financiera. La reconversión del cordón industrial del Gran Rosario en un complejo portuario-oleaginoso resulta un claro exponente de ese proceso. Destacamos, que, en ese contexto, Cargill constituyó una de las principales firmas en advertir el carácter estratégico de la región para la expansión del sector agroexportador en Argentina y fue pionera en la instalación y modernización de las infraestructuras existentes.

El proceso de espacialización de las plantas agroindustriales y puertos privados a partir de la década de 1980 se valió -al menos en una primera etapa- de la apropiación y resignificación de infraestructuras ya existentes: industrias; destilerías; galpones, sitios de acopio de la JNG y antiguos puertos cerealeros. En ese sentido, la nueva territorialidad impuesta por el complejo exportador de commodities se asentó, en gran medida, sobre la materialidad construida durante el siglo XX. Como complemento, se ampliaron las infraestructuras en PGSM y el departamento San Lorenzo. Tras el inicio del nuevo milenio, con el avance de un modelo neoextractivista en la región, se asistió a un crecimiento exponencial de la producción sojera. Esto derivó en la ampliación de la capacidad instalada de la industria aceitera y del principal enclave portuario de la HPP. Durante ese período, el complejo portuario oleaginoso del AMR se expandió hacia zonas aún no incorporadas a la dinámica agroexportadora, como la ciudad de Timbúes y algunas localidades ubicadas en el corredor sur del AMR.

A partir de lo estudiado, consideramos que el proceso de producción del territorio generado por las infraestructuras vinculadas al complejo agroexportador no siguió una

planificación territorial centralizada. En cambio, pudo haber resultado de la propia lógica competitiva del capital en su necesidad de reproducción ampliada. En efecto, combinó procesos de territorialización heterogéneos que variaron de acuerdo a múltiples dimensiones, tales como: las potencialidades geográficas del área de ocupación; los procesos jurídico-políticos que habilitan su instalación; las características de la infraestructura a desarrollar; la existencia o no de infraestructuras previas en el lugar; la preexistencia de poblaciones en el área (o distritos aledaños) y su condición socioeconómica; las políticas ambientales del grupo inversor, entre otras. Las “ventajas comparativas” en términos geográficos y económicos que ofrecen las localidades de la región metropolitana, resultaron fundamentales para la localización de los emprendimientos de los grandes grupos empresariales. Comprender esta heterogeneidad resulta fundamental para aproximarnos a la complejidad constitutiva de los procesos de espacialización de la infraestructura extractivista en el AMR. Los resultados de este trabajo constituyen una aproximación parcial al abordaje de dicha complejidad.

Como consecuencia del proceso mencionado se generaron transformaciones socioterritoriales e importantes problemas socioambientales. Entre ellos, se reconocen cambios en el uso del suelo, con un notorio incremento de las áreas industriales en detrimento a distritos rurales y/o residenciales; desplazamiento de actividades productivas de pequeña y mediana escala, como la agricultura familiar y la pesca artesanal; un progresivo cercenamiento del acceso público al río y la obstrucción de la circulación vehicular para los habitantes de las localidades aledañas a los puertos. Finalmente, es relevante el sometimiento de la naturaleza y la población local a condiciones de insalubridad, producto de la emanación de residuos sólidos y líquidos de la actividad portuaria e industrial. Las cuestiones mencionadas dan lugar a un escenario de conflictividad socioterritorial y ambiental latente en la región, en el cual se inscribió la problemática de estudio.

3.

En cuanto a la expansión de las infraestructuras del complejo agroexportador hacia el sur del corredor metropolitano, identificamos un proceso tardío en relación al histórico desarrollo de la ciudad de Rosario, San Lorenzo y PGSM. Los mojones inaugurales se erigieron con la construcción del puerto Punta Alvear en 1983 y el establecimiento de la planta agroindustrial y portuaria de Dreyfus, a comienzos de la década de 1990. El arribo

de Cargill a la región, a partir del año 2003, se inscribió en la última etapa de ampliación de las infraestructuras extractivistas, a partir del crecimiento en la exportación de commodities.

Actualmente, en el territorio de estudio se destaca la superposición de grandes infraestructuras -industrias, terminales portuarias, astilleros, destilerías, areneras, entre otras- que disputan el uso del espacio costero con infraestructuras de menor escala, propias de otros usos y concepciones del territorio, tales como barrios populares, ranchadas de pescadores, guarderías náuticas, campings y áreas recreativas, reservas naturales y barrios residenciales, entre otros. De este modo, se entrelaza una gran diversidad de relaciones de propiedad y procesos de ocupación permeados por dinámicas de conflicto y/o convivencia.

Por otra parte, hemos identificado que los múltiples procesos de espacialización que convergen en el territorio costero fluvial del AMR asumen un carácter singular al tratarse de un territorio de características hidrosociales. En ese sentido, si consideramos la centralidad que adquiere la disputa por el uso del “recurso” hídrico, podemos concluir que el avance del poder infraestructural hacia al sur del corredor fue gestando una multiterritorialidad -propia del territorio hidrosocial- en la que se imbrican diversos usos y concepciones del espacio geográfico y sociocultural.

Hemos advertido que, durante las últimas tres décadas, la intensificación del proceso generado por el emplazamiento de infraestructuras extractivistas abonó a un «quiebre socio espacial» con las relaciones socioterritoriales preexistentes. Consideramos que la instalación de este tipo de infraestructuras -dada la dinámica en el uso del territorio que conllevan- se torna incompatible con otras formas de habitarlo. De esta manera, se ha comenzado a transitar en la región un camino por el cual la «multiterritorialidad» va progresivamente cediendo paso a un proceso de homogeneización del territorio, que tiene como consecuencia el desplazamiento de otras territorialidades o, en términos antropológicos, la desterritorialización del «Otro» preexistente. Creemos que sería preciso profundizar esta dimensión de análisis en próximos estudios.

4.

Al iniciar el estudio sobre la conflictividad emergente desde la llegada de Cargill a VGG y Alvear nos preguntamos ¿Cómo llega una corporación transnacional a instalarse en el

territorio costero de VGG? ¿Qué acciones y qué actores permitieron su emplazamiento? Hemos logrado construir algunas respuestas posibles a estos interrogantes a partir de elementos sistematizados y analizados en el capítulo 5 de la presente tesis.

Para habilitar la construcción de la planta y el nuevo puerto de la empresa Cargill en VGG, el Poder Ejecutivo Municipal impulsó un proceso de rezonificación (cambio en el uso del suelo) en el sector sur-este de la ciudad, que amplió el suelo industrial en reemplazo de un sector residencial y una Zona de Reserva Ecológica y Área Protegida. Este fenómeno combinó un accionar político-legal, que permitió derribar las regulaciones que obstaculizaban su emplazamiento, junto a otro, que, mediante el ejercicio de la violencia, promovió la migración de las poblaciones preexistentes. En cuanto a la supresión de las barreras legales y la promoción de la infraestructura vial existió un rol activo del gobierno municipal y provincial.

Como hemos descripto en el segundo capítulo, asistimos a un contexto histórico donde el propio desarrollo del capital a escala transnacional, promueve lógicas de producción del territorio que trascienden las fronteras políticas de los Estados Nacionales. El territorio nacional y local se subordina a la hegemonía de una territorialidad global y a un modelo de urbanismo de escala planetaria. Sin embargo, los actores políticos locales siguen representando piezas claves para la ejecución de las grandes obras de infraestructura ligadas al desarrollo de las cadenas globales de valor. Desde nuestro punto de vista, los actores estatales ofician como «garantes» del proceso de reproducción del capital transnacional y conforman, junto a otros actores del sector privado (como el empresariado inmobiliario e incluso parte de la comunidad local) verdaderos entramados de poder público-privado, con un claro sentido corporativo-empresarial.

En esa dirección, proponemos pensar a estos actores como verdaderos «agentes de territorialización» de las grandes cadenas globales de valor, en tanto posibilitan la espacialización en el lugar de su proyecto económico, político e infraestructural. Asimismo, garantizan su consolidación y permanencia a lo largo del tiempo, ya sea mediante el otorgamiento de beneficios fiscales y/o omitiendo procesos de regulación y auditorías que permitan mitigar (o evitar) las problemáticas socioambientales que generan. El accionar del Estado en el conflicto con Cargill, analizado de manera transversal en los últimos tres capítulos de este trabajo, nos permite arribar a estas consideraciones teóricas.

En esa clave, podemos afirmar que no hay «ausencia» del Estado. Por el contrario, los instrumentos jurídicos e institucionales son puestos en función del avance de un modelo de propiedad y uso del territorio que propicia el desarrollo de las «infraestructuras extractivistas» en detrimento de otras infraestructuras, «infraestructuras para la vida» (Acebal, 2023), necesarias y urgentes para las comunidades que habitan en el lugar. Esta situación se expresa claramente en la conducta adoptada durante los últimos 20 años por la provincia de Santa Fe en relación a la conflictividad ambiental generada por Cargill.

De igual manera, si abrimos una hendidura a esta última reflexión, observamos la experiencia analizada que existió un grupo de concejales, funcionarios municipales y legisladores provinciales opositores al proyecto de rezonificación. Lo cual posibilita matizar una mirada monolítica del Estado y concebirlo como resultado de posiciones divergentes y en disputa. Asimismo, asevera que la institucionalidad estatal también es permeada por un conjunto de actores que llevan adelante posiciones críticas y divergente de la oficial, que, en determinados contextos, pueden expresarse, aglutinar y/o acompañar un bloque de oposición y resistencia. Este último aspecto expresa la actitud de algunos concejales y legisladores provinciales que se involucraron en el proceso de resistencia a la instalación de Cargill en VGG.

5.

La rezonificación en VGG generó las condiciones para la instalación de la planta de procesamiento y una nueva terminal portuaria de la empresa Cargill. A partir de ese acontecimiento se generaron en el «lugar» una serie de transformaciones socioterritoriales que afectaron tanto el área de emplazamiento como los barrios aledaños. Desde una perspectiva antropológica, documentamos y analizamos las implicancias socioterritoriales y ambientales generadas, a partir del abordaje etnográfico en los barrios Ibai Ondo y Santa Inés de la ciudad de VGG y en el barrio Bajo Paraná de la ciudad de Alvear. El resultado de ese proceso fue sistematizado en los últimos dos capítulos.

Comenzamos por caracterizar la experiencia analizada como un «conflicto ambiental anunciado», ya que muchas de las problemáticas generadas desde el arribo de Cargill, fueron advertidas -desde un inicio- por los vecinos/as y organizaciones opositoras al proyecto. Esto se explicitó en las deliberaciones del CD VGG y en las distintas observaciones construidas frente al Informe Técnico Preliminar presentado por la empresa.

En función de lo sistematizado hasta aquí, consideramos que el conflicto se configuró a partir de las tres grandes dimensiones: a) las transformaciones materiales y simbólicas del territorio; b) la obstrucción y desplazamiento de actividades productivas de pequeña y mediana escala preexistentes en el lugar; c) la contaminación del ambiente, entre cuyo efecto principal se incluyen las afecciones en la salud de la población.

Durante las entrevistas realizadas nos propusimos reconstruir las memorias sobre del paisaje previo a la llegada de Cargill. El contraste de aquella imagen con la situación actual dio cuenta de un proceso de transformación socioterritorial de gran significancia en el área de estudio. En primer lugar, la instalación de la planta y el puerto en VGG provocó el desplazamiento de grandes extensiones de quintas dedicadas a la producción frutihortícola y áreas cubiertas con una gran diversidad de árboles que se ubicaban en ese perímetro. En segundo lugar, el ordenamiento del territorio en función de las necesidades logísticas y de ampliación de la empresa generó importantes modificaciones en el espacio geográfico. Entre las más importantes, se destacó la obstrucción y reconversión de los caminos comúnmente utilizados para la circulación de la población.

La adquisición de inmuebles de dominio público por parte de Cargill permitió la clausura de las calles que comunicaban entre sí a los barrios Ibai Ondo, Santa Inés y Bajo Paraná, y permitían el tránsito -de norte a sur- de la población que habitaba en estos barrios. Este hecho, no sólo generó perjuicios en la dinámica cotidiana de los transeúntes, sino que derivó en el aislamiento del barrio Ibai Ondo. En el mismo sentido, las obras dirigidas a comunicar la terminal portuaria Punta Alvear con la planta de procesamiento de VGG significaron la obstrucción del acceso principal al Bajo Paraná. En tercer lugar, la construcción del puerto en VGG y los efectos del dragado del canal, modificaron drásticamente el espacio costero fluvial y desplazaron la territorialidad de las familias pecadoras.

Finalmente, entre las consecuencias generadas, el despliegue de las mega infraestructuras sobre en el territorio hidrosocial contribuyó a restringir el acceso al río en ambas localidades. En el caso de VGG obturó el acceso al Camino de Sirga y abonó a un proceso de largo plazo, en el cual las grandes infraestructuras habían ido monopolizando el uso de costas y barrancas en detrimento de otros usos -recreativos y/o productivos- por parte del conjunto de la población. En Alvear, la ampliación de las instalaciones del viejo puerto, junto a la construcción de la maltería y, más adelante, del astillero Punta Alvear,

clausuró definitivamente el acceso público al río, por fuera del territorio ocupado por las viviendas del Bajo Paraná.

Si recuperamos el sentido otorgado en este trabajo al concepto de territorio, podemos concluir que las transformaciones socioterritoriales generadas no sólo produjeron mudanzas en la materialidad del espacio geográfico, sino también derivaron en un proceso de resignificación del mismo en términos simbólicos. Observamos este hecho en la sustitución de la nomenclatura del “río Paraná” por la de “Hidrovia”; así como en la resignificación de la calle “río Paraná” en tanto “Camino a Cargill”. En ambos casos, las “nuevas” representaciones terminaron permeando el sentido común y el lenguaje cotidiano de quienes habitan el territorio. Creemos que esa experiencia expresa el modo en que el capital transnacional, a partir de una localización en el lugar, no solo subvierte el paisaje natural sino también los sentidos que operan en la producción del territorio, generando allí, a decir de Milton Santos (2000), una verdadera «esquizofrenia del espacio».

Respecto al segundo punto mencionado, reconocimos entre las territorialidades preexistentes a la llegada de la empresa a VGG, la presencia de diversas actividades productivas, vinculadas a las posibilidades ecosistémicas que ofrece el humedal. Hemos dado cuenta de lo ocurrido en torno a las áreas destinadas a la pequeña y mediana producción frutihortícola, en VGG, y al territorio utilizado por las pesquerías artesanales, de la localidad de Alvear. Ambas territorialidades se vieron obstruidas y parcialmente desplazadas, a partir del avance de las grandes infraestructuras portuarias e industriales.

El área destinada a la fruticultura se vio afectada de manera inmediata a partir de la construcción de la planta ya que la instalación implicó el desplazamiento de un importante sector de quintas que se ubicaban en el predio adquirido por la empresa. Por otro lado, la polución generada cotidianamente por la actividad de la fábrica condiciona el desarrollo de los proyectos productivos que sobreviven en áreas cercanas ya que genera dificultades en el acceso al agua (por el secamiento de las napas) e inhibe el desarrollo de determinados cultivos no “resistentes” a los agroquímicos residuales del grano de soja.

Por su parte, la supervivencia de las familias que se dedican a la pesca artesanal en la localidad de Alvear se vio fuertemente condicionada tras el arribo de Cargill. Primero, por el desplazamiento del territorio pesquero tras la construcción del puerto de VGG y la ampliación de Punta Alvear. En segunda instancia, por la inhibición de la actividad tras

la intensificación del dragado sobre el canal principal y zonas costeras. En ese sentido, podemos afirmar que el avance de la territorialidad extractivista en el corredor sur se superpuso y tensionó el desenvolvimiento de las pesquerías artesanales.

El conflicto con los pescadores y pescadoras, analizado en el último capítulo, aporta una dimensión particular al abordaje de la conflictividad generada por Cargill. Allí, se pone de manifiesto la contradicción entre dos concepciones del río y el territorio ribereño: una desde el cual el Paraná es concebido como fuente de biodiversidad, de trabajo y supervivencia, frente a otra, que concibe al río -desde hace más de treinta años- en tanto «Hidrovía». Igualmente, aún son escasos los estudios que aborden la situación actual que atraviesa de la pesca artesanal en el corredor sur y nos permitan aproximar los efectos de esta tendencia a futuro. En consecuencia, sería preciso indagar como se desenvuelve este proceso a lo largo de todo el territorio costero fluvial del AMR y su interacción con otros fenómenos de extractivismo urbano, con fines turístico y/o inmobiliarios.

Las transformaciones del territorio y la obstrucción de las actividades productivas de pequeña y mediana escala dan cuenta del modo en que se traduce en la producción del territorio el predominio de una racionalización económica. En ese marco se producen procesos de territorialización que, desoyendo la existencia de lógicas preexistentes, transforman el espacio en pos de la reducción de los tiempos de reproducción del capital. Asimismo, la violencia perpetrada contra los moradores locales da cuenta de la lógica de avasallamiento -como señala Harvey (2005)- por la cual la acumulación del capital concentrado es posible gracias a un proceso simultáneo de desposesión de los bienes comunes y medios de vida de las grandes mayorías.

Por último, otorgamos centralidad a la tercera dimensión mencionada. El principal eje de conflicto con la empresa, para los vecinos y vecinas entrevistados/as, es la permanente polución de polvillo y pellet de soja. El residuo emanado durante el proceso de transporte, producción y embarque del grano se dispersa en el aire y se suspende en todas las superficies expuestas. Las consecuencias de la exposición a este fenómeno durante los últimos veinte años nos alertan sobre la presencia de una problemática de carácter estructural que afecta la reproducción de las especies vegetales y animales, y genera diversas problemáticas de salud en las personas. El fenómeno se evidencia con mayor dificultad en el caso de las infancias y personas vulnerables a las afecciones alérgicas y respiratorias.

En el territorio costero fluvial del AMR, las infraestructuras del complejo portuario oleaginoso «invaden» el territorio habitado y significado previamente desde otras racionalidades. Esta problemática se complementa con otras -no menores- como la contaminación sonora y las consecuencias producidas por la vibración del suelo. Entre otras implicancias, este último fenómeno dificulta la realización de actividades al aire libre y abona al deterioro de las propiedades, fundamentalmente en el barrio Santa Inés.

A partir de las tres dimensiones analizadas, afirmamos la existencia de un conflicto ambiental (Acselrad, 2010) en la medida que ciertos grupos poblacionales ven amenazadas sus formas de apropiación del medio como consecuencias de las prácticas de sectores hegemónicos en el uso del espacio. Esta perspectiva resulta eficaz para comprender lo que acontece en el «territorio en disputa», dónde es empírico el desplazamiento de otras formas posibles de vida, vistas como «obstáculos» en el proceso de producción y reproducción de las grandes cadenas globales de valor. En ese contexto, el conflicto es inminente -e irreductible- en tanto el desplazamiento de las otras formas de producción y uso del territorio no hegemónicas constituye una condición *sin equanón* para el desarrollo de un modo de apropiación extractivista anclado en la producción de oleaginosas. Desde esta perspectiva, el puerto ya no constituye la actividad económica principal de la ciudad ni se erige como articulador de la identidad sociocultural de la misma. Por el contrario, funciona desde una lógica de «enclave» que disocia el entramado portuario de la vida económica y social de la población aledaña.

El uso del territorio promovido a partir de una lógica de «acumulación por despojo» (Harvey, 2005) crea espacios del capital que terminan por destruir los territorios y la vida material y espiritual de las personas que los habitan. Hay una fractura socioespacial y simbólica de las comunidades con los territorios. En ese marco, podemos concluir que el arribo de Cargill a las costas de VGG y las transformaciones socioterritoriales suscitadas conducen a la reconversión del área de estudio en un territorio en sacrificio, sometiendo a la población a un lento y sostenido estado de «sufrimiento ambiental» (Olmedo y Ceberio De León, 2021). Se trata de una dinámica donde prima una «racionalidad económica» (Leff, 2004), desde la cual se define quien vive y quien muere en esas geografías. Como parte de la cadena productiva del modelo de agronegocio, estos barrios ubicados a la vera del Paraná, expresan el último eslabón de los “pueblos fumigados”.

6.

A pesar de la imposición de las relaciones sociales de producción dominante, persisten en el territorio procesos de resistencias. Las prácticas, saberes y sentidos construidos por los actores arraigados en el lugar constituyen el basamento de las «contraracionalidades» que se oponen a un ordenamiento del territorio verticalizado “de arriba hacia abajo”.

El trabajo etnográfico a escala local nos permitió aproximarnos e indagar acerca de las acciones individuales y colectivas emprendidas por los vecinos desde la llegada de Cargill al lugar. Desde la presentación de la primera ordenanza de rezonificación en el CD -hasta la actualidad- se fue hilvanando un proceso de resistencia que permeó experiencias disímiles en los tres escenarios de conflicto. En función de lo indagado, creemos que este proceso no operó de forma unidireccional y homogénea entre los distintos barrios, así como tampoco al interior de cada uno de ellos. Por el contrario, reconocemos un conjunto de «resistencias» fragmentadas, diversas, dispersas, que se fueron solapando durante las últimas dos décadas. A lo largo del desenvolvimiento del conflicto comprendemos que las resistencias atravesaron -al menos- cuatro dimensiones, interrelacionadas en diferentes tiempos y espacios.

En primer lugar, atravesó el proceso de resistencia una dimensión político-organizativa, en la cual pueden incluirse los procesos de organización de los vecinos y vecinas, la conformación de las Vecinales de Ibai Ondo y Santa Inés; la denuncia de los acontecimientos en los medios de comunicación y las manifestaciones en el espacio público. El análisis de esta dimensión del conflicto nos permite hablar de resistencias dispersas y fragmentadas. Si bien existieron algunos intentos de articulación, impulsados desde la Vecinal del barrio Ibai Ondo, lo que primó fue la dispersión de las acciones emprendidas en cada uno de los barrios. Creemos que esta situación se debió, en primer lugar, a una importante diferencia de criterios y concepciones políticas entre los referentes/as de cada barrio y/o grupo. En este sentido, influenciaron las tradiciones político organizativas propias de cada sector y clase social. Asimismo, en algunos casos, no fue posible construir espacios colectivos de resistencia, quedando por muchos años la conflictividad cercenada a episodios de negociación/enfrentamientos interpersonales con la empresa.

En relación a esta primera dimensión, existió, en segundo lugar, una resistencia político-legislativa donde se integraron un conjunto de acciones y posicionamientos que

encontraron asidero en las deliberaciones del CD VGG, y en menor medida, en el recinto legislativo provincial. En ese proceso, participaron junto a los vecinos de Ibai Ondo, actores del ámbito institucional (concejales/as y legisladores/as) que sostuvieron un posicionamiento contrario al del Ejecutivo municipal y provincial.

En tercer lugar, el conflicto escaló a una dimensión judicial. Si bien esta arista se imbrica como parte de la dimensión político organizativa, consideramos que reviste su especificidad. El primer antecedente se asentó con la presentación de un Recurso Contencioso Administrativo por parte de la organización Taller Ecologista. Sin embargo, esta dimensión tomó cuerpo recién con la realización de las primeras denuncias judiciales por parte de las familias damnificadas por la contaminación ambiental. En paralelo, otra arista del proceso judicial fue abierta por parte de los pescadores y pescadoras, en compensación de los daños producidos. La judicialización del conflicto confirma la fragmentación del proceso de resistencia ya que, desde las primeras iniciativas de denuncia a la fecha no se ha podido articular una demanda unificada de los tres barrios cercanos a la planta.

Por último, reconocemos como estrategias de resistencia a un conjunto de prácticas cotidianas desenvueltas en el ámbito intrafamiliar. Desde esa clave, los cuidados ante la exposición al polvo; el consumo de agua potable y las prácticas cotidianas de limpieza de las viviendas y espacios comunes, entre otras acciones para mitigar los efectos de la contaminación ambiental, son consideradas acciones de supervivencia que garantizan la permanencia en el lugar.

Las múltiples variables que asumen las resistencias hacen a la dimensión «política» del conflicto ambiental en su conjunto, a pesar de que el posicionamiento contrahegemónico al proyecto de la multinacional no se manifieste en un movimiento político de oposición. De acuerdo a las características que asumieron hasta aquí las resistencias construidas, esta experiencia contribuye a comprender que la ausencia de una manifestación pública no refleja -necesariamente- la ausencia de un sujeto de la resistencia.

A orillas del Paraná, al sur de la ciudad de Rosario, cientos de familias resisten desde una multiplicidad de acciones, a veces alzando la voz, y -muchas- otras veces en silencio. Se resiste desde la denuncia y desde el cuidado. Desde la soledad del hogar y desde la construcción de lazos de solidaridad con el vecino/a. Se resiste a la relocalización y se

resistente migrando a un lugar seguro para las generaciones venideras. Se resiste desde el arraigo cuando se niegan a ser convertidos en «sujetos de desecho» (Ureta et al., 2018).

Hacia el final de la entrevista realizada, uno de los vecinos y referentes del barrio Ibai Ondo, reflexionaba:

Nos organizamos y nos vamos a volver a organizar. La gente dice, "yo no me quiero ir de acá". O sea, más allá de que saben que se van a ir, dicen "yo no me quiero ir de acá". Estamos. Disfrutamos. Pero nos estamos yendo, ¡qué cosa! Y bueno, y peharemos más.

[...] A mí me genera demasiada tristeza, pero sé que en algún momento no voy a vivir más ahí [...] tristemente la plaza que ahora se gestionó... no va a existir más ese lugar. Y yo no sé qué voy a hacer de mi vida, pero me tenés que dar un pedazo de río para que yo me pueda ir de este lugar. [...] No sé en qué va a terminar. Generalmente salimos perdiendo nosotros. Tienen todo el aparato. Vamos a perder y nos vamos a tener que ir. Y yo ya tengo en mi cabeza eso, que va a suceder y al final todo es una cuestión de dinero y todo el proyecto de una forma de vida distinta, en donde se generó el barrio por eso, para vivir de una forma distinta, se perdió, entonces es doloroso en ese aspecto. [...] Lo que va a suceder es eso, que al final se transforma todo en una cuestión de dinero, "te pago el triple, andá a vivir donde vos quieras" "te pago diez veces más" y algunos entendemos distinto, digamos, yo ... no quiero dinero, quiero un lugar donde yo viva en paz. Y eso es lo que no pueden entender. (Julián, comunicación personal, 24 de abril, 2024)

Problematizando este enunciado nos preguntamos: ¿No pueden entenderlo o es la antinomia entre dos modos de estar el mundo que resultan irreconciliables? ¿Cuál es el precio a pagar para una vida digna? "Miles de millones no alcanzarían para pagar un pedazo río". Ese es el precio «invaluable» que se otorga al proyecto de vida que ha puesto en jaque la llegada de Cargill.

Las palabras de Julián nos ponen frente a lo irresoluble de la tragedia de muchos de los vecinos. El enunciado - "yo no me quiero ir de acá, pero nos estamos yendo"- afirma la derrota, a la vez que intenta aferrarse a la utopía. El núcleo de sentido de ese enunciado nos lleva al hueso de la contradicción. Nos permite pensar en lo incompatible que resulta el desarrollo de este proyecto (de vida) frente al proyecto (de muerte) que promueve el

modelo agroindustrial en las costas del AMR. Sería apresurado afirmar que este posicionamiento resulta homogéneo a todas las familias afectadas por el daño producido por Cargill, ya que, al interior de los grupos las aguas se dividen entre quienes optan por resistir y quedarse, y quienes prefieren un buen acuerdo con la empresa para preservar su salud. En ambos casos, se ha perdido el derecho a elegir dónde y cómo vivir, cercenando a la población a un callejón sin salida, más que organizarse y resistir.

Para finalizar, reconocemos en las experiencias de organización y las narrativas anónimas analizadas en este trabajo la reelaboración del patrimonio político cultural de resistencia, forjado por los sujetos populares latinoamericanos ante el avance de un modo de apropiación extractivista en el continente. Los sentidos contruidos en torno al territorio signado por la presencia del río Paraná, recrean en la memoria de los sujetos entrevistados las aspiraciones de un proyecto gestado en las generaciones precedentes y afirman -desde el lugar- un presente de lucha contra la empresa; sosteniéndose en una visión de futuro, dónde la vida gane la partida.

RECOMENDACIONES Y REFLEXIONES FINALES

A partir del análisis singular de este caso de estudio intentamos construir un aporte para desnaturalizar las relaciones de poder constitutivas del territorio costero fluvial en el Área Metropolitana de Rosario y su vinculación con los procesos de territorialización de los principales actores de las grandes cadenas globales de valor a escala local. Anhelamos haber contribuido a ese propósito. Esperamos que los alcances de este trabajo de investigación permitan complejizar el abordaje de la Hidrovía Paraguay Paraná en Argentina como un problema ambiental y aporten con nuevos enfoques al estudio de los conflictos socioambientales en el campo de la Antropología y de los estudios socioterritoriales, en particular. Asimismo, este trabajo es una contribución a las investigaciones afines a los procesos de conversión de territorios en sacrificio y experiencias de sufrimiento ambiental, desde el abordaje de un caso singular focalizado en la contaminación ambiental de la actividad portuaria y agroindustrial, en un territorio heterogéneo que integra poblaciones marginalizadas de barrios populares, con sectores de clase media, propios de un barrio residencial.

Hemos arribado a resultados sustantivos para nuestra investigación, acerca de las transformaciones socioterritoriales y ambientales generadas -durante las últimas tres décadas- como consecuencia de la expansión del principal enclave portuario del corredor HPP y del polo de producción de oleaginosas más importante del mundo. Considerando el carácter estratégico del AMR para el desarrollo económico nacional y provincial, estimamos que los mismos podrían ser un aporte para el diseño de políticas públicas, planes de ordenamiento territorial y políticas de regulación ambiental de las localidades costeras del corredor fluvial. Ante las proyecciones de modernización del Proyecto Hidrovía, el crecimiento de las cadenas agroalimentarias y la ampliación de las infraestructuras vinculadas al complejo oleaginoso, en particular, las conclusiones obtenidas resultan relevantes y nos advierten sobre tendencias y posibles «impactos» de largo plazo que podrían ser mitigados a futuro.

Las contribuciones de este trabajo de ninguna manera buscan negar la importancia del desarrollo de infraestructuras, más aún en países donde aún esto constituye una asignatura pendiente por parte de los Estados Nacionales. Por el contrario, la intención es problematizar el desarrollo de las infraestructuras extractivistas en la región -pasado, presente y futuro- como expresión de una territorialidad hegemónica, interrogándonos

¿En función de qué modelo político económico se desarrollan las grandes obras de infraestructura? ¿A qué intereses responde? ¿Quiénes son los principales actores beneficiados? ¿Quién logra apropiarse de la riqueza que circula por esos corredores? ¿Qué consecuencias ambientales generan en los territorios que alojan las obras?

Creemos que estos interrogantes deben ir acompañados de un debate -en clave propositiva- acerca del desarrollo de “otras” infraestructuras necesarias para el desenvolvimiento de «otro» modelo económico y social. Nos referimos a un conjunto de obras que son demandadas por las comunidades rurales y poblaciones de barrios marginados en las grandes urbes. Obras *urgentes* para el mejoramiento de la calidad de vida diaria de la población y el desarrollo de actividades productivas familiares y de mediana escala. En ese sentido cabe preguntarse ¿Qué otras infraestructuras son urgentes y necesarias para mejorar la calidad de vida de los habitantes de estas localidades ribereñas? ¿Existe otra planificación estratégica para el territorio que ponga en discusión el predominio de las actividades hegemónicas?

Mientras que se otorgan garantías por parte de los sectores hegemónicos del Estado para la construcción de la logística del complejo Cargill en VGG y Alvear, la población de los barrios costeros continúa demandando obras elementales para su bienestar. En el barrio Ibai Ondo recientemente se cuenta con la conexión de agua potable y aún se demanda un proceso de urbanización que garantice la llegada del asfalto y de una línea de colectivo urbano que permita la comunicación con el centro de la ciudad. En Santa Inés las condiciones actuales se aproximan a las de un barrio popular, a pesar de que originalmente los vecinos hayan adquiridos las propiedades como barrio residencial. No hay acceso al agua potable, ni al gas natural y son recurrentes las dificultades en el alumbrado público. Las pocas calles que atraviesan el cuadrante del barrio no se encuentran asfaltadas y el ingreso por calle río Paraná presenta un gran deterioro producto del tránsito permanente de camiones.

En el Bajo Paraná las dificultades son aún mayores, si se considera la proximidad al río y las condiciones socioeconómicas de la población. Si bien la Comuna ha contribuido en el mejoramiento del camino de acceso y la prevención de inundaciones, no han existido planes de ordenamiento del territorio desde la llegada de Cargill, más allá de la deslocalización. Las dificultades generadas por la empresa en el tendido eléctrico aún no han sido regularizadas. Asimismo, la comunidad pesquera que habita el espacio

requiere de infraestructuras adecuadas para el acopio del producto y generación de valor agregado, entre otros aspectos. Con ese horizonte, consideramos que es preciso la construcción de políticas públicas que promuevan aquellas infraestructuras necesarias para el bienestar de la población. Hablamos de «infraestructuras para la vida» (Acebal, 2023), de «infraestructuras para el arraigo» (Álvarez y Castilla, 2024); de «infraestructuras urgentes» para el desenvolvimiento de una vida digna para las comunidades que habitan en el lugar.

EPÍLOGO

El futuro de la Hidrovía ante la profundización de un modo de apropiación extractivista

Las consideraciones expuestas en el marco de esta tesis toman relevancia ante una coyuntura signada por la vertiginosidad de las transformaciones geopolíticas y la radicalidad de las políticas propiciadas en Argentina, desde la asunción a la presidencia de Javier Milei.

En esa dirección, creemos preciso recuperar tres acontecimientos significativos de los últimos años, que actualizan aspectos centrales de nuestra problemática de estudio. Primero, la apertura a un nuevo proceso de licitación internacional de la Vía Navegable Troncal. En segundo lugar, la promoción del Régimen de Incentivo para Grandes Inversiones (RIGI). Por último, las proyecciones en materia de infraestructura portuaria y agroindustria, frente a la expansión del modelo de agronegocio en Argentina y la región.

Como parte del plan de gobierno impulsado por la Libertad Avanza, se incluyeron políticas tendientes a dismantlar los avances parciales en materia de soberanía desarrollados a partir del cese de la licitación a la empresa Hidrovía S.A en abril de 2021. En esa dirección, se disolvió el ECOVINA (Decreto 699/2024, artículo 3) y el Consejo Federal de la Hidrovía, lo cual cercenó la injerencia de las provincias ribereñas en el manejo del proyecto. Por otra parte, se anunció la desregulación del régimen de cabotaje, que permitirá que los buques de registro extranjero puedan realizar el cabotaje nacional. Esta nueva medida significa un giro radical en la política marítima del país que sentencia la desaparición de la histórica Marina Mercante. En la órbita provincial, el anuncio contó con el apoyo del gobierno de la provincia de Santa Fe, el ENAPRO y la BCR (Santa Fe provincia, 2025; Argenports, 2025).

Sin embargo, la principal definición del gobierno nacional giró en torno al proceso licitatorio, dónde se buscó dar respuestas a las dos grandes demandas del sector agroexportador: extranjerización y profundización de la VNT. Mediante el Decreto 699/2024 se ratificó que las actividades de dragado, redragado, balizamiento y control hidrológico de las vías navegables de jurisdicción nacional constituyen un “servicio público”. Esto habilitó a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables (desde 2024 bajo la órbita del Ministerio de Economía) a iniciar el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional (Decreto 709/2024, artículo 1). Como aliciente, se facultó a dicha

dependencia a establecer los procedimientos de evaluación de impacto ambiental correspondientes, sin obligación de la intervención de organismos especializados.

La apertura a una nueva licitación para la concesión del principal corredor fluvial de la Cuenca del Plata concentró el estado de situación de la disputa geopolítica en la región. Este aspecto se expresó en la exclusión de la participación de empresas de origen chino y en el desenvolvimiento de un proceso irregular, mediado por denuncias e impugnaciones, entre otros aspectos. Finalmente, sólo concurrió a la convocatoria la empresa belga Dredging, Environmental & Marine Engineering (DEME) y la adjudicación quedó desierta. En consecuencia, las tareas de mantenimiento continúan (desde hace 30 años) bajo órbita de la empresa Compañía Sud Americana de Dragados (Jan de Nul). Destacamos, además, que este proceso acontece en un contexto geopolítico de fuerte injerencia de las políticas norteamericanas en América Latina, y en Argentina en particular, que se evidencia en la creciente presencia del Comando Sur del Ejército de EEUU en la región.

La coyuntura actual pareciera orientar el presente y futuro de la Hidrovía hacia la reactualización de un escenario similar al analizado para la década de 1990. La tendencia se inclina hacia la privatización y extranjerización del corredor fluvial; la destrucción de áreas estratégicas como la de la Marina Mercante y la Industria Naval nacional; la profundización del calado de la VNT y la modernización del sistema de navegación; entre otros. No obstante, se sigue omitiendo la realización de una Evaluación Integral de los impactos ambientales, que permita conocer las consecuencias generadas durante el período de concesión de Hidrovía S.A y prever impactos a futuro.

En segundo lugar, el futuro próximo de las dos principales infraestructuras del agronegocio en Argentina -la Hidrovía Paraguay Paraná y del complejo de producción de oleaginosas del Gran Rosario- debe comprenderse en un contexto de recrudescimiento de un modelo de reprimarización económica y valorización financiera, que se sustenta en la profundización de un modo de apropiación extractivista a lo ancho de la región. En ese marco se inscribe la incorporación del RIGI en Argentina.

El nuevo marco normativo, integrado en la “Ley Bases”, otorga la posibilidad de realizar inversiones (mayores a 200 millones de dólares) en sectores estratégicos como petróleo y gas, minería, energías renovables, foresto industria, siderurgia, tecnología, infraestructura y turismo. El espíritu del proyecto tiene a incrementar el ingreso de divisas

mediante la Inversión Extranjera Directa y la exportación de “recursos naturales”. Se ofrecen garantías fiscales, aduaneras y cambiarias a un plazo de 30 años, incluso prohibiendo a las provincias y municipios de la aplicación de impuestos y gravámenes. De este modo, se promueve la especialización productiva primaria de enclave centrada en la exportación de alimentos, energía y minerales críticos, sin añadir valor agregado industrial a estas cadenas productivas. Esto no sólo tiene potenciales efectos nocivos en material socioeconómica, sino también ambiental, ya que en gran medida las inversiones se orientarían a proyectos extractivos de la naturaleza e infraestructuras asociadas.

La importancia del RIGI, y su vinculación con la problemática de estudio, se expresa en la concreción del primer proyecto impulsado bajo este régimen en la provincia de Santa Fe. El proyecto, anunciado a inicios de 2025, consiste en la construcción de una terminal portuaria multipropósito en la ciudad de Timbúes, en el extremo norte del corredor metropolitano de Rosario. La inversión de 290 millones de dólares, por parte de la firma Terminales y Servicios S.A, será destinada a la construcción de dos muelles para buques tipo Panamax y Post-Panamax, para operar con fertilizantes líquidos y sólidos, agroganeles y minerales estratégicos como litio y cobre. En materia de infraestructura, la terminal contará con veintidós tanques para líquidos, ocho sub-celdas de hormigón para graneles, una playa para quinientos camiones. Se estima que empleará un número cercano a 3000 personas (Info Regional, 2025; Galíndez, 2025). Este nuevo emprendimiento da cuenta de las proyecciones de expansión de las infraestructuras asociadas al corredor fluvial HPP, ante un futuro de crecimiento de la exportación de commodities en la región.

Durante la campaña 2023/2024 se sembraron 17,3 millones de hectáreas (Mha) de soja. Lo que representó una producción total nacional de 50,5 millones de toneladas (Mt) (Bolsa de Cereales de Buenos Aires, 2024). Además, se registró un nuevo récord de exportaciones de aceite de soja con una producción total de 2,40 Mt y un total de exportaciones de harina de soja de 30,1 Mt. (Contardi, Rozadilla y Terré, 2025). De acuerdo a lo estimado en el Escenario de Referencia Agroindustrial Mundial y Argentino (ERAMA), para el año 2030/2031 se prevé un incremento de la producción argentina de cereales y oleaginosas del 25%, pasando de 121 millones de toneladas en la campaña 2020/2021 a 151 millones en 2030/2031 (Bolsa de Cereales de Buenos Aires, 2021).

Para ello, el aumento en el área sembrada rondaría el 5,9% (Bolsa de Cereales de Buenos Aires, 2021). Esto significaría un proceso de hiperexpansión del área cultivada con

cereales y oleaginosas -que ya resulta significativo- sobre áreas naturales aún exentas de este tipo de producción, alterando los ciclos hidrológicos, desmontando bosques nativos, entre otras alteraciones ecosistémicas y desplazamientos poblacionales. Asimismo, la expansión del cultivo se intensificaría con un incremento de la productividad por hectárea. Esto implicaría un incremento en el uso del paquete tecnológico, mediante el “mejoramiento” de semillas y el aumento del volumen de fertilizantes y agroquímicos por unidad productiva, de un valor altamente contaminante.

Con estadísticas similares, las proyecciones del agro argentino realizadas por la Bolsa de Comercio de Rosario, estiman que para 2035 el área total sembrada superaría las 39, millones de hectáreas. Entre ellas, 17,89 Mha se corresponderían al cultivo de soja. La producción total proyectada para 2035, por su parte, alcanzaría los 159,3 millones de toneladas. Solo para el cultivo de soja se proyecta una producción total de 58,47 Mt. (AGMEMOD-BCR, 2025). Para el ERAMA, el 78% del volumen producido se destinaría al procesamiento local, quedando el porcentaje restante a la exportación como poroto (Bolsa de Cereales de Buenos Aires, 2021).

Para los representantes del sector, este nuevo ciclo de expansión del complejo sojero requiere -necesariamente- ser acompañado de un proceso de ampliación y modernización de las infraestructuras de transporte y logística. Entre los diferentes aspectos se incluye la mejora de las rutas e ingresos viales hacia los puertos, utilizados para el transporte de granos; el aumento del ramal ferroviario y una mayor eficiencia del transporte fluvial de la HPP. En relación a este último aspecto se destaca la importancia de profundizar el calado a 40 pies para permitir el traslado de mayores volúmenes y disminuir la cantidad de viajes, para reducir el costo de flete (AGMEMOD-BCR, 2025).

En el AMR en particular, se suman nuevas obras y proyectos de ampliación del sistema portuario privado. En esa empresa, se incluye la terminal multipropósito inaugurada en 2024 en la Zona Franca Santafesina de Villa Constitución (Argenports, 2024)²²² y la nueva terminal multipropósito que se comenzó a construir, en el marco del RIGI, en la localidad de Timbúes. Entre las obras anunciadas, a los fines de la problemática estudiada,

²²² El proyecto cuenta con la mayoría accionaria de PTP Grup e incluye el almacenamiento y distribución de fertilizantes, mediante un acuerdo con la firma norteamericana Nitron Grup, mayor abastecedor de fertilizantes del MERCOSUR. El almacenamiento en Villa Constitución permitiría a las barcazas que llegan con mineral de hierro, retornar con carga de fertilizantes, hacia el norte de la hidrovía, para abastecer las áreas productivas de la región.

destacamos la existencia del proyecto para la construcción de un megapuerto multipropósito en Punta Alvear, como parte de una inversión conjunta de la empresa Cargill, el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Transporte de la Nación, YPF Agro y las FFAA (Argenports, 2022; Narciso, 2023). Tras los virajes en las políticas de infraestructura luego de la asunción de la Libertad Avanza en el gobierno nacional, la obra quedó en suspenso.

Las vicisitudes que presenta la actual coyuntura política nacional, en el marco de un proceso de disputa intrahegemónica de escala mundial, confirma la necesidad de abordar estas problemáticas desde una perspectiva multiescalar a fin de comprender el modo en que se eslabona la región a las grandes cadenas globales de valor y las implicancias de la espacialización de esta territorialidad global en el «lugar». En cuanto a las proyecciones de crecimiento del sector agrícola y de las cadenas agroindustriales en Argentina, advertimos la necesidad de tener presente la dimensión socioterritorial y ambiental ante los posibles nuevos desarrollos en materia de infraestructura. Trabajos como el que hemos realizado intentan aportar a ese propósito.

Las condiciones estructurales impuestas en América Latina por el avance de un «modo de apropiación extractivista» dan cuenta de las características que asumen los procesos de dominación hegemónicos en estas latitudes. En Argentina, esta condición se agudiza, en un contexto de consolidación de un modelo económico de despojo de los bienes comunes y valorización financiera. Creemos que ante el avance de estas territorialidades impuestas “desde arriba”, es urgente construir y articular las resistencias “desde abajo”. Las infraestructuras que se desarrollan para la reproducción del capital surcan los corredores de nuestras riquezas, convertidos, bajo esta lógica, en corredores del saqueo. Quizás sea propicio recorrer esos mismos senderos para articular las resistencias y construir, desde allí, verdaderos «corredores de soberanía» que nos permitan garantizar una vida digna para las mayorías.

REFERENCIAS

Abramowsky, A. (2004, 12 de mayo). Arquitectos y ecologistas contra una millonaria inversión en Villa g. Gálvez. *La Región*. Archivo Taller Ecologista de Rosario.

Acebal, A. (2021). Luchar para vivir. las luchas en y por el territorio isleño de la ciudad de Santa Fe frente a proyectos de megas obras de infraestructura. *Alter-Nativa*, (11), 4–23 <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/alter-nativa/article/view/38603>.

----- (2023). Disputas en y por el territorio isleño del municipio de Santa Fe [Tesis doctoral] Universidad Nacional del Litoral, Argentina.

Achilli, E (2005). *Investigar en Antropología social. Los desafíos de transmitir un oficio*. Laborde.

Acsehrad, H.; Das Neves Bezerra, G. y Muñoz Gaviría, E. (2010). Inserción económica internacional y “resolución negociada” de conflictos ambientales en América Latina. *EURE* Vol36, n°107, abril 2010, pp. 27-47. <https://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/grupos/hali/C8HAcsehrad.pdf>

Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (1992). Comité Intergubernamental Hidrovía Paraguay Paraná. <http://www.hidrovia.org/userfiles/acuerdo-de-transporte-fluvial-por-la-hpp.pdf> (Consultado el 7 de marzo de 2025).

Adamoli, J. y Fernández, P. (1980). La expansión de la frontera agropecuaria en la Cuenca del Plata: antecedentes ecológicos y socioeconómicos para su planificación. En O. Sunkel y G. Nicolo. *Estilos de desarrollo y medio ambiente en América Latina*. Fondo de Cultura Económica.

AGMEMOD ARGENTINA (2025, 25 de abril). Proyectando el agro argentino a 10 años. AGMEMOD ARGENTINA y Bolsa De Comercio de Rosario. <https://shre.ink/eesC>

Agrofy News (2004, 21 de mayo). Vecinos de Ibai Ondo aceptan vender sus casas para que venga Cargill. *Agrofy News*. <https://shre.ink/eesK>

Ahora Info (2018, 6 de agosto). Cargill desmiente la venta de su planta de Quequén. *AhoraInfo*. <https://shre.ink/ees3>

Aichino, G; Avila, P. y López, V. (2015). ¿Ordenamiento o desordenamiento territorial? Aproximaciones desde perspectivas decoloniales. Repositorio Digital UNC. <https://shre.ink/eesA>

Ainsuain, J. (2024). *Agua, patrimonio de la humanidad o de Wall Street*. Editorial Ágora.

Aire Digital (2022, 20 de agosto). Villa Gobernador Gálvez: cara y contracara de una ciudad industrial con pies de barro. *Aire Digital*. <https://shre.ink/eesS>

Alimonda, H. (2017). En clave de sur: la Ecología Política Latinoamericana y el pensamiento crítico. En Héctor Alimonda, Catalina Toro Pérez y Facundo Martín. [Coordinadores]. *Ecología política latinoamericana: pensamiento crítico, diferencia*

latinoamericana y rearticulación epistémica, p. 167-196, CLACSO.
https://www.clacso.org.ar/libreria-latinoamericana/libro_detalle.php?id_libro=1303

Álvarez, A. (2016). La IIRSA y la reorganización territorial del sub-continente: Un estudio a partir de la Hidrovía Paraguay Paraná. *IV Jornadas del Doctorado en Geografía*, 28 de octubre de 2016, Ensenada, Argentina. En [Actas]. Ensenada: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Memoria Académica.

https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.10839/ev.10839.pdf

----- (2021). *Infraestructura de transporte y disputas territoriales. La IIRSA en Santa Fe*. CLACSO. <https://shre.ink/eesM>

----- (2021b). Agronegocio y Crisis Hídrica en la Cuenca Del Rio Paraná. *Cuadernos del CURIHAM*. Edición Especial (2023): Bajante río Paraná. Causas e Impactos. <https://goo.su/gE1ZdV>

----- (2023). Infraestructura extractivista y desarrollo regional. En J. Di Nucci y Á. Álvarez (Coord.), *Territorios de la complejidad: por una Geografía resignificada* (pp. 759-774), UNICEN, Argentina.

Álvarez, Á. & Castilla, M. (2025). Agronegocio en los Bajos Submeridionales, Argentina: Aportes para un estudio del impacto hídrico de las intervenciones sobre el territorio. *Agua y Territorio Water and Landscape*, 26, 221-236.
<https://doi.org/10.17561/at.26.8180>

Ámbito (2023, 8 de diciembre). Quién es Florencia Misrahi, la elegida de Milei para la AFIP. *Ámbito*. <https://shre.ink/eesb>

Arach, O. (2002). Ambientalismo, desarrollo y transnacionalidad en Paraguay. Consideraciones a partir de las protestas sociales en torno a la represa de Yacyretá. *Cuadernos para el Debate N° 16*. Instituto de Desarrollo Económico y Social, Buenos Aires.

----- (2003). Ambientalismo, proyectos de gran escala y transnacionalidad. El caso de la Coalición Ríos vivos y la oposición a la Hidrovía del Mercosur. *Revista de Antropología, Avá*, 2003, Universidad Nacional de Misiones, 35- 54.

Arelovich, L. (2021). Los desafíos del ordenamiento territorial frente a la complejidad del territorio pesquero fluvial. El caso de los pescadores del Gran Rosario, Santa Fe, Argentina. *XIII Anales Bienal del coloquio de Transformaciones territoriales*. Buenos Aires, Imago Mundi, 23-34.

----- (2024). Los desafíos del ordenamiento territorial frente a la complejidad del territorio pesquero fluvial: El caso de los pescadores del gran Rosario, Santa fe; Universidad Nacional del Litoral; *Pampa*; 29; 6-2024; 1-16.
<https://doi.org/10.14409/pampa.2024.29.e0079>

Arelovich, L. y Roldán, D. (2023). Miradas sobre la costa del litoral argentino. La comunidad pesquera ante la planificación metropolitana. *Íconos Revista de Ciencias Sociales*, n.º 75, vol. XXVII, enero-abril 2023, pp. 35-56
<https://doi.org/10.17141/iconos.75.2023.5504>

Arelovich, L.; Roldan, D. y Urcola, M. (2023). La territorialidad costero-fluvial del río Paraná en la provincia de Santa Fe (Argentina): un análisis de sus actores, usos y apropiaciones en el contexto de la bajante extraordinaria (2019-2023). *Kult-ur*, 10 (20), 73-101. <https://doi.org/10.6035/kult-ur.7508>

Argenports (2022, 23 de noviembre). ¿Un mega puerto comercial del Estado y Cargill cerca de Rosario? *Argenports.com* <https://goo.su/ROWPy>

----- (2024, 19 de julio). Presentaron en Villa Constitución una nueva terminal portuaria multipropósito. *ArgenPorts* <https://goo.su/7Gv4p6>

----- (2025, 27 de marzo). Se conocen más detalles del decreto que desregulará el transporte marítimo. *Argenports*. <https://goo.su/IXMy2>

Argentina.gob (2022, 14 de febrero). La Facultad de Ingeniería de la UBA brindará asistencia técnica en la Vía Navegable Troncal. <https://goo.su/zv7wZ8U>

Argento, M. y Kazimierski, M. (2022). Acumulación por conservación y desfosilización: El consenso ecotecn corporativo del cambio climático; Universidad Nacional de General Sarmiento; *Prácticas de Oficio*; 29; 12-2022; 7-21. <https://revistas.ungs.edu.ar/index.php/po/article/view/202/255>

Argumedo, A. (2009). *Los silencios y las voces de América Latina*. Ediciones del pensamiento nacional.

Arroyo, M. e de Cássia Ariza da Cruz, R. (2015). *Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização*. Annablume Editora.

Asociación Argentina de Abogados/as Ambientalistas (2021). El estatuto político y legal en materia socio-ambiental del Proyecto Hidrovía Paraná – Paraguay. Documento de propuesta presentado en el Consejo Federal Hidrovía, 22 de febrero de 2021, Rosario, provincia de Santa Fe, Argentina. <https://drive.google.com/drive/folders/1ACORQBUBAge1oDxUGnDx65EjmZgqX8u7>

Asociación Geográfica Española (s/d). Los jesuitas que cartografiaron el mundo II. <https://jesuitas.es/eu/gaurkotasuna/622-los-jesuitas-que-cartografiaron-el-mundo-ii>
Consultado el 20 de septiembre de 2024.

Asociación para la Promoción de la Cultura y el Desarrollo (2020). La deforestación de nuestros bosques nativos. Septiembre 2020. Red Agroforestal Argentina. <https://goo.su/gsMvWX>

Atlas Agroalimentario (2024). El sector Agrícola en las Américas. <https://opsaa.iica.int/atlas> (Consultado el 12 de diciembre de 2024).

Auyero, J. y Swistun, D. (2007). Expuestos y confundidos. Un relato etnográfico sobre sufrimiento ambiental. *Íconos Revista De Ciencias Sociales*, (28), 137–152. <https://doi.org/10.17141/iconos.28.2007.216>

----- (2008). *Inflamable: Estudio del sufrimiento ambiental*. Paidós.

Baigún (editor) (2022). *El territorio pesquero en el marco de la planificación y el ordenamiento territorial del Delta del río Paraná*. Serie Pesca en Humedal. Wetlands Internacional. <https://surl.li/ifswhs>

Barsky, O. y Gelman, J. (2001). *Historia del Agro argentino*. Grupo Editorial Grijalbo-Mondadori.

Basualdo, E. (2006). La reestructuración de la economía argentina durante las últimas décadas de la sustitución de importaciones a la valorización financiera. En E. Basualdo y E. Arceo. *Neoliberalismo y sectores dominantes. Tendencias globales y experiencias nacionales*. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires, agosto 2006. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/grupos/basua/C04Basualdo.pdf>

Battocchio, P. (2021) Dinámica y problemáticas territoriales de la pesca artesanal en el Delta Superior del río Paraná. [Tesis de licenciatura en Recursos Naturales], Facultad de Ciencias Agrarias, Universidad Nacional de Rosario.

Bazzoni, C. y Mutti Lovera, C. (2022, 11 de febrero). Pescadoras resisten a la bajada del río Paraná en Argentina. *Territorios y Resistencias*. <https://shre.ink/ees8>

Benegas, J. (2013). *La Masacre de Curuguaty*. Edición Independiente.

Bianchi, S. (2006). Los sujetos anónimos, he ahí toda la magia de la vida. *Actas del 8vo Congreso Argentino de Antropología Social*, Salta. [Formato impreso].

----- (2011). Desde los oficios terrestres a un hacer antropológico terrestre. *Revista de la Escuela de Antropología*, vol. XVII, noviembre 2011, Universidad Nacional de Rosario [Formato impreso].

Bianchi, S. (directora) (2009). *El pozo” ex servicio de informaciones. Un centro clandestino de detención, desaparición, tortura y muerte de personas de la ciudad de Rosario, Argentina*. Prohistoria ediciones.

Bianchi, S. y Silvano, C. (2001). El oficio del cientista social hoy... Desde lo siniestro a lo ético político. *Revista de la Escuela de Antropología*, Volumen VI, Universidad Nacional de Rosario [Formato impreso].

Boelens, R.; Hoogesteger, J.; Swyngedouw, E.; Vos, J. & Philippus Wester (2016). Hydrosocial territories: a political ecology perspective. *Water International*, 41:1, 1-14, <https://doi.org/10.1080/02508060.2016.1134898>

Boivin, M.; Rosato, A. y Arribas, V. (2004). *Constructores de otredad*. Antropofagia. Buenos Aires.

Boletín Oficial de la República Argentina (1997, 14 de febrero). Ministerio de Justicia y derechos legales de Argentina. http://www.infoleg.gob.ar/?page_id=216

Bolsa de Cereales de Buenos Aires (2021, 30 de noviembre). Escenario a 2030-2031. Blog Sembrando Ideas. <https://www.bolsadecereales.com/post-23>

Bolsa de Cereales de Buenos Aires (2024, 11 de julio). Informe Cierre de Campaña Soja 2023/24 <https://goo.su/iHCK4h>

Bolsa de Comercio de Rosario (2021, 29 de abril). Mapa. Terminales portuarias del Gran Rosario. <https://goo.su/rCX6sO>

Bonaudo, M y Pucciarelli, A (1993). *La problemática agraria I y II. Nuevas interpretaciones*. CEAL.

Brenner, N. (2013). Tesis sobre la urbanización planetaria. *Nueva Sociedad*. 243, 39-66.

Bunge. Pasado y presente. Consultado el 23 de noviembre de 2024. <https://www.bungeargentina.com/nosotros/pasado-y-presente>

Calzada, J. y Sesé, A. (2015, 15 de mayo). La notable infraestructura portuaria del gran Rosario, uno de los pilares del desarrollo económico argentino. *Informativo Semanal, Bolsa de Comercio de Rosario*, año XXXIII - N° Edición 1707. <https://goo.su/GySH9>

Calzada, J. y Treboux (2021, 29 de octubre). El Gran Rosario concentra el 80% de la capacidad de industrialización de semillas oleaginosas del país. AÑO XXXIX - N° *Informativo Semanal, Bolsa de Comercio de Rosario*, edición 2025. <https://goo.su/D2aVm>

Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas (2013). Problemática Portuaria Up River. Situación a septiembre 2013. Presentación disponible en <https://goo.su/EpAS>

----- (2015). Presentación realizada en la I Convención Hemisférica sobre Logística para la Navegación Fluvial y Marítima – Wade, noviembre 2015. Disponible en <https://camaracapym.com.ar/index.php/estudios>

Cámara de Diputados y Diputadas de Santa Fe (2023, 28 de noviembre). *Audiencia Pública Vía Navegable Troncal*. <https://www.youtube.com/watch?v=iMmRZhkJyg0>

Cámara de Puertos Privados Comerciales (2024). Terminales portuarias. <http://www.camarapuertos.com.ar/terminales-portuarias>

Carafa, S. (2003, 5 de noviembre). Cargill se anota en las nuevas inversiones del complejo sojero. *La Capital*, p. 20.

----- (2004, 24 de diciembre). Cuestionan la venta de seis calles a una cerealera de Villa Gobernador Gálvez. *La Capital* [Versión Impresa].

----- (2005, 4 de diciembre). Un barrio de Villa G. Gálvez, encerrado por puerto cerealero. *La Capital*. <https://shre.ink/eesB>

Cargill (2024). *Historia*. <https://www.cargillargentina.com.ar/es/historia> (consultado el 20 de abril de 2024)

Carod Benedico, E. (2002). Insecticidas organofosforados: De la guerra química al riesgo laboral y doméstico. *Medifam*, 12(5), 51-62. <https://scielo.isciii.es/pdf/medif/v12n5/hablemosde.pdf>

Castilla, M. (2024). Extractivismo y expulsiones en las regiones Chaqueña y Metropolitana de Buenos Aires: Una propuesta en el debate sobre migraciones y

desplazamientos ambientales; Universidad del Rosario; *Territorios*; 51; 4-2024; 1-27
<https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/233236>

Castilla, M., & Álvarez, Á. (2024). Infraestructuras y extractivismo en la región hídrica de los Bajos Submeridionales del Norte Grande, Argentina. *Boletín De Estudios Geográficos* (122), 355–379. <https://doi.org/10.48162/rev.40.062>

Castilla, M., y Schmidt, M. (2021). “Se quedan con todo, no nos queda nada”. Acaparamiento de Tierras y Aguas en la Región Chaqueña, Provincias de Chaco y Salta (Argentina). *Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña* (HALAC) Revista de la SOLCHA, 11(3), 178–208. <https://doi.org/10.32991/2237-2717.2021v11i3.p178-208>

Castro, H. (2011). Naturaleza y ambiente. Significados en contexto. En Gurevich, R. (comp.) *Ambiente y educación. Una apuesta al futuro*, Paidós. <https://shre.ink/eesW>

Cataia, M. (2017). Uso del territorio y del lugar: poder del ordenamiento y contraracionalidades. En A. Beuf y P. Rincón Avellaneda, *Ordenar los territorios: perspectivas críticas desde América Latina*, Ediciones Uniandes, 23-40. <https://shre.ink/eesT>

CAUCE (2019). Hidrovía industrial Paraguay Paraná. Programa Humedales Sin Fronteras, Paraná agosto de 2019. https://www.youtube.com/watch?v=uyS_ccv5wQM&feature=emb_imp_woyt

----- (2020). Hidrovía Paraguay Paraná. Aspectos básicos, su historia y actualidad. <https://cauceecologico.org/?p=2164>

----- (2021, 5 de marzo). Propuesta de organizaciones sociales y ecologistas para el Consejo Federal Hidrovía. <https://cauceecologico.org/?p=2811>

----- (2022, marzo). Hidrovía Paraná-Paraguay: informe febrero 2022. <https://cauceecologico.org/?p=3527>

----- (2023) ¿Qué pasa con el río Paraná? La contaminación como amenaza a la libertad del río. Actualización a diciembre 2023. <https://shre.ink/ees2>

----- (2024). II Jornadas sobre la actualidad de la Hidrovía Paraguay-Paraná. <https://cauceecologico.org/?p=4607>

Ceceña, A.; Aguilar, P. y Moto, C. (2007). *Territorialidad de la dominación: La Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)*. Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, 2007. <https://geopolitica.iiec.unam.mx/node/654>

Centro Científico, Tecnológico y Educativo Acuario del río Paraná (2022, 22 de octubre). Humedales. Bienes y Servicios Ecosistémicos puestos en valor). <https://shre.ink/eesc>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2024). Financiamiento de la infraestructura para el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe. *Serie Comercio Internacional* (176), CEPAL. <https://surl.li/uffpzi>

Comisión Mixta argentino paraguaya del río Paraná (2024). Río Paraná. <https://comip.org.ar/rioparana/> (Consultado el 20 de diciembre de 2024).

Comité Intergubernamental Coordinador de los países de la Cuenca del Plata (2024). Cuenca del Plata. Características. <https://cicplata.org/es/territorios-y-fronteras/> (Consultado el 15 de enero de 2025).

Comité Intergubernamental Hidrovía Paraguay-Paraná (2016, junio). Informe de la Secretaría Ejecutiva del CIH, junio 2016. http://www.hidrovia.org/userfiles/documentos/nuevo_informe_hidrovia_rev2.pdf

----- (2024). Hidrovías en el mundo. <http://hidrovia.org/es/hidrov%C3%ADas-en-el-mundo> (Consultado el 15 de enero de 2025).

Comuna de General Lagos (2024). BioLagos. Paisaje Protegido. <https://cglagos.gob.ar/noticias/view/713>

Conclusión (2015, 7 de octubre). Denuncia contra Cargill por posible uso de agroquímicos. *Conclusión*. <https://shre.ink/ec0N>

----- (2022, 14 de mayo). La UNR asistirá técnicamente al ministerio de Transporte en la elaboración de la Hidrovía. *Conclusión*. <https://shre.ink/eesH>

----- (2023, 3 de octubre). Cuáles son las empresas que más facturaron durante 2022 en Santa Fe: piden informe sobre qué impuestos pagan. *Conclusión*. <https://shre.ink/eeBP>

----- (2023b, 7 de diciembre). Diez años de la restitución de La Vigil: la emblemática biblioteca popular que se convirtió en pilar cultural de la memoria. *Conclusión*. <https://shre.ink/eesU>

----- (2024, 23 de mayo). Alvear es nueva ciudad santafesina. *Conclusión*. <https://www.conclusion.com.ar/la-region/alvear-es-nueva-ciudad-santafesina/05/2024/>

Confederación Rural Argentina (2020, 9 de septiembre). Comenzó a operar una nueva terminal portuaria en Timbúes. <https://shre.ink/eeBY>

Consejo Agroindustrial Argentino (2023). Plan Federal Agroindustrial 2023-2033. <https://consejoagroindustrialargentino.org.ar/plan-federal-agroindustrial-2023-2033/>

Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (2017). Cartera de proyectos 2017. Unión de Naciones Suramericanas. <https://shre.ink/eeBJ>

Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (2024). Ejes de Integración y Desarrollo. Unión de Naciones Suramericanas <https://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=68> (Consultado el 20 de diciembre de 2024).

----- (2024b). Sistema de información de Proyectos. Unión de Naciones Suramericanas. <https://www.iirsa.org/proyectos/>

Constitución Nacional Argentina (2014 [1949]). Editorial Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación. <https://shre.ink/eeBV>

Contardi, M. y Terré, E. (2024, 5 de enero). El Agro argentino en el mundo: Ranking mundial de exportaciones. *Informativo Semanal, Bolsa de Comercio de Rosario*, año XLI - Edición N° 2130. <https://shre.ink/eeBN>

Contardi, M.; Rozadilla, B. y Terré, E. (2025, 28 de marzo). La campaña 2023/24 de soja dejaría 16.100 millones de dólares. *Informativo Semanal, Bolsa de Comercio de Rosario*, año XLII - Edición N° 2189. <https://shre.ink/eeBF>

D'Angelo, G.; Terré, E. y Calzada, J. (2024, 18 de octubre). El 2024 espera cerrar con un crecimiento del 37% en el procesamiento de oleaginosas. *Informativo Semanal, Bolsa de Comercio de Rosario*. AÑO XLII - Edición N° 2168 - Especial Agroindustria - 18 de octubre de 2024. <https://shre.ink/eeBi>

D'Angelo, G.; Ybañez, P. y Terré, E. (2023, 20 de enero). ¿Cómo son los buques que vemos pasar por el Paraná? *Informativo Semanal, Bolsa de Comercio de Rosario*, año XL, Edición N° 2085. <https://shre.ink/eeBZ>

Damote, G.; Gonzales, I. y Lahud, J. (2016). La construcción del poder hídrico: agroexportadores y escasez de agua subterránea en el valle de Ica y las pampas de Villacurí. *ANTHROPOLOGICA*, año XXXIV, N.º 37, 2016, pp. 87-114. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/anthropologica/article/view/14699/16546>

De Marco, M. A. (2022). *Hidrografía. Plataforma competitiva para el desarrollo del siglo XIX al XXI*. Impreso en Taller Trama.

Declaración N° 734/2024 – Declara de interés social y comunitario el 100° aniversario del primer embarque internacional del Frigorífico Swift de nuestra ciudad, ocurrido en el mes de diciembre del año 1.924 con destino al puerto de Bremerhaven en el Imperio Alemán (Deutsches Reich). Consejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez. <https://shre.ink/eeBC>

Decreto 1.292/2004 (2004, 16 de julio). Aprueba el texto reglamentario de diversos artículos de la Ley N°11717 y deroga Decreto 1550/96. Poder Ejecutivo de la provincia de Santa Fe. <https://www.santafe.gov.ar/normativa/item.php?id=71772&cod=20b869db3502bfe24fed417d3849d4b7>

Decreto 1.428 de 2020 (2020, 6 de agosto). Determinar si Cargill S.A.C.I instrumenta las medidas de mitigación de impacto Ambiental. Expediente N° 7133 de 2020, Consejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, Santa Fe, Argentina.

Decreto 1.428 de 2020 (2020, 6 de agosto). Reparación de la calzada de la ruta provincial N° 24. Consejo Deliberante, Villa Gobernador Gálvez. <https://shre.ink/eeB7>

Decreto 1.481 de 2020 (2020, 11 de diciembre). Determinar si Cargill S.A.I.C instrumenta las medidas de mitigación de impacto ambiental. Consejo Deliberante, Villa Gobernador Gálvez. <https://shre.ink/eeBu>

Decreto 1.772 de 1991 (1991, 9 de marzo). Marina Mercante. Régimen de Excepción. Poder Ejecutivo Nacional. <https://shre.ink/eeBG>

Decreto 1.814 de 2022 (2022, 15 de diciembre). Se homologa en todos sus términos el acuerdo de colaboración entre la Fundación Cargill, el Municipio de VGG y la Comuna de Alvear, para la capacitación en oficios de vecinos en Bajo Paraná y zona costera de Villa Gobernador Gálvez. Concejo Deliberante, Villa Gobernador Gálvez. <https://shre.ink/eeTm>

Decreto 1.814 de 2022 (2022, 15 de diciembre). Se homologa en todos sus términos el acuerdo de colaboración entre la Fundación Cargill, el Municipio de VGG y la Comuna de Alvear, para la capacitación en oficios de vecinos en Bajo Paraná y zona costera de Villa Gobernador Gálvez. <https://shre.ink/eeTU>

Decreto 113 de 2010 (2010, 21 de enero). Acuerdos. Poder Ejecutivo Nacional. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-113-2010-163286/texto>

Decreto 14.708 de 1946 (1946, 11 de octubre). Poder Ejecutivo Nacional. <https://www.dipublico.org/116222/decreto-no-14-708-46-boletin-oficial-05-12-1946/>

Decreto 2.284 de 1991 (1991, 31 de octubre). Desregulación Económica. Reforma Fiscal. Poder Ejecutivo Nacional. <https://shre.ink/eeBL>

Decreto 2.687 de 1993 (1993, 28 de diciembre). Fondo Nacional de la Marina Mercante. Poder Ejecutivo Nacional. <https://shre.ink/ec0X>

Decreto 253 de 1995 (1995, 21 de febrero). Vías navegables. Licitación pública nacional e internacional – Adjudicación. Poder Ejecutivo Nacional. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-253-1995-14662>

Decreto 31.864 de 1933 (1993, 28 de noviembre). Junta Reguladora de Granos. Ministerio de Agricultura. Poder Ejecutivo Nacional. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-31864-1933-151322/texto>

Decreto 32 de 2023 (2023, 13 de diciembre). Administración Federal de Ingresos Públicos. Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-32-2023-395300/texto>

Decreto 427 de 2021 (2021, 30 de junio). Administración General de Puertos. Poder Ejecutivo Nacional. <https://shre.ink/ec0h>

Decreto 556 de 2021 (2021, 24 de agosto). Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable. Poder Ejecutivo Nacional. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-556-2021-353351>

Decreto 699 de 2024 (2024, 5 de agosto). Servicio Público. Vías Navegables de Jurisdicción Nacional – Disposiciones. Poder Ejecutivo Nacional. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-699-2024-402468>

Decreto 709 de 2024 (2024, 9 de agosto). Ministerio de Economía. Delegación de facultades. Poder Ejecutivo Nacional. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-709-2024-402613>

Decreto 8.503 de 1946 (1946, 28 de marzo). Banco Central de la República Argentina. Nacionalización. Poder Ejecutivo Nacional. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-8503-1946-312191>

Decreto 817 de 1992 (1992, 26 de mayo). Actividades Portuarias. Reorganización. Poder Ejecutivo Nacional. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-817-1992-8845>

Decreto 863 de 1993 (1993, 5 de mayo). Vías Navegables. Poder Ejecutivo Nacional. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-863-1993-13073/texto>

Decreto de Necesidad y Urgencia 699 de 2024 (2024, 5 de agosto). Servicio Público. Boletín Oficial de la República Argentina, 6 de agosto de 2024. <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/311793/20240806>

Decreto Ley 6.698 de 1963 (1963, 9 de agosto). Junta Nacional de Granos. Poder Ejecutivo Nacional. Ministerio de Justicia de la Nación.

Decreto-ley 4.263/1956 (1956, 7 de marzo). Administración General de Puertos. Explotación y conservación portuaria. Poder Ejecutivo Nacional. https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto_ley-4263-1956-264667/texto

Di Yenno, F., Bergero, P. y Calzada, J. (2022, 21 de enero). Cargill encabeza el ranking de exportadores de Argentina en el año 2021. *Informativo Semanal, Bolsa Comercio de Rosario*, año XXXIX, N° Edición 2036. <https://shre.ink/eedJ>

Diez Tetamanti (2018). Cartografía social: Claves para el trabajo en la escuela y las organizaciones sociales; *Colección Geografías del Chubut*, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco; 2018; 46.

Dreyfus: 25 años de la planta de General Lagos (2017, 18 de noviembre). *La Capital*. <https://shre.ink/ec07>

Editorial Biblioteca (1973). *Paraná, el pariente del mar*. Editorial Biblioteca C.C. Vigil.

El Ágora (2024, 25 de noviembre). La soja argentina enfrenta “desafíos externos” y una capacidad ociosa en la industria aceitera del 36% en el 2024. *El Ágora*. <https://shre.ink/ec0S>

El Ciudadano (2004, 6 de mayo). Vecinos disconformes con el Informe Ambiental de Cargill). *El Ciudadano*. [Versión impresa].

----- (2004b, 7 de mayo). El proyecto Cargill es un urbanicidio. *El Ciudadano*. [Versión impresa].

----- (2004c, 27 de mayo). La provincial aprobó a Cargill. *El Ciudadano*. [Versión impresa].

----- (2004d, 16 de abril). La nueva terminal de Cargill ya tiene su estudio de impacto Ambiental. *El Ciudadano*. [Versión impresa].

----- (2004e, 13 de noviembre). El gobierno hará la obra que pidió Cargill. *El Ciudadano*. [Versión impresa]

El Litoral (2004, 14 de febrero). Nuevas autoridades en Medio Ambiente. *El litoral* <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2004/02/14/politica/POLI-04.html>

----- (2020, 5 de octubre). La UNL participará en estudios de viabilidad de la Hidrovía. *El Litoral*. <https://shre.ink/ec0M>

----- (2022, 13 de febrero). La Universidad Nacional de La Matanza realizará el control ambiental del Río Paraná. *El Litoral*. <https://shre.ink/ec08>

Ente de Coordinación Metropolitana (2023). *Villa Gobernador Gálvez*. <https://ecomrosario.gob.ar/localidad/6> (Consultado el 23 de mayo de 2023).

----- (2024). *Accesibilidad y movilidad. Escala metropolitana*. <https://ecomrosario.gob.ar/escala-metropolitana> (Consultado el 12 de julio de 2024).

----- (2024b). *Área Metropolitana de Rosario*. <https://ecomrosario.gob.ar/amr> (Consultado el 12 de julio de 2024).

----- (2025). *Plano Urbano Local. Alvear 2030*. <https://shre.ink/ec0I> (Consultado el 12 de enero de 2025).

----- (2025b). *Plano Urbano Local. Villa Gobernador Gálvez 2030*. <https://shre.ink/eeBq> (Consultado el 12 de enero de 2025).

Espinola, L. y Bettler, M. (2021). Potenciales impactos ambientales de la Hidrovía Paraná Paraguay en el tramo medio del río Paraná. *CAUCE, Humedales sin Fronteras, Taller Ecologista* <https://surl.li/szgbqk>

Europa Press (2003, 16 de diciembre). RSC- La estadounidense Cargill, ante los tribunales en Brasil por producción ilegal de soja a orillas del Amazonas. *Europa Press*. <https://shre.ink/eeTk>

Expediente 7.164 de 2020 (2020, 24 de agosto). Eleva contrato celebrado con la Fundación Cargill referido a la donación de un contenedor de 40 pies que será utilizado en el proyecto Municipal de Desarrollo Pesquero. Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez. <https://shre.ink/eeTl>

Facchin, (2009). Las Flotas Mercantes Argentinas. *Boletín del Centro Naval*, número 825, sep-dic 2009, p. 243-256. <https://shre.ink/eeBS>

Fernández Equiza, A.; Álvarez, Á.; Zabalza, M.; Alomar Messineo, D. (2021). Propuesta metodológica para el estudio de conflictos ambientales. Su aplicación al análisis del conflicto forestal en Misiones, Argentina. *Revista Geográfica Venezolana* Volumen 62(1) 2021, pp. 12-27.

Fernández, D. (2022). Retenciones agropecuarias. En Muzlera, J. y Salomón, A. (eds.) (2022), *Diccionario del agro iberoamericano*, TeseoPress. <https://shre.ink/eeBx>

Ferrari, Terré y Bergero (2022, 6 de octubre). Principales desafíos de la agroindustria argentina de cara al 2030. *Informativo Semanal, Bolsa de Comercio de Rosario*, año XL, Edición N° 2071, Especial Agroindustria. <https://shre.ink/ec0d>

Ferrero, B. (2011). La gestión comunitaria de la pesca en el bajo Paraná argentino. Un estudio de caso con pescadores artesanales. En Alcalá (Ed.) *Pescadores en América Latina y el Caribe: espacio, población, producción y política*. Vol. 1, 25-49. <https://shre.ink/ec0Q>

Ferrero, B. y Arispe Ramos, N. (2015). Pescadores artesanales del Bajo Paraná argentino: entre la complejidad y la tragedia de los comunes. *Avá* 26. Dossier Organización y conflictos en torno a la actividad pesquera, 2015.

Freire, P. (2008). *La educación como práctica de la libertad*. Siglo veintiuno editores.

----- (2009). *Pedagogía del oprimido*. Siglo veintiuno editores.

Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario (2018). Presente y Futuro del Transporte por la Hidrovía Paraguay - Paraná. Perspectiva Económica de su Ampliación. Serie Documentos de Trabajo. Programa de Infraestructura Regional para la Integración. http://www.hidrovia.org/userfiles/0-libro_hidrovia_final_c-t.pdf

Fundación Nuestro Mar (2006). Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín. <https://shre.ink/eeBg>

Fundación para la Conservación y el Uso Sustentable de los Humedales/ Wetlands International (2019). Una mirada sobre los impactos de la Hidrovía en los humedales del Corredor Fluvial Paraguay-Paraná. <https://shre.ink/eedz>

Galimberti, C. (2014). Mirando el Río. Procesos de transformación territorial en la ribera del Área Metropolitana de Rosario [Santa Fe], Argentina. *Labor & Engenho*, Campinas [Brasil], v.8, n.1, 49-62. <https://doi.org/10.20396/lobore.v8i1.223>

----- (2021). Las ciudades y el agua: Nuevas relaciones entre cultura-naturaleza en los frentes costeros contemporáneos; Universidad de Alicante; *I2 Innovación e Investigación en Arquitectura y Territorio*; 9; 1; 2-2021; 35-58. DOI: <https://doi.org/10.14198/i2.2021.9.1.03>

Galíndez, M. (2025, 23 de abril). Se activa la más grande inversión privada en Santa Fe y generará 300 nuevos empleos. *Rosario 12*. <https://shre.ink/eedF>

García Grandón, D. (2021). Los conflictos socioterritoriales y los arreglos institucionales. posibilidades de transformación en América Latina. *Estado, Gobierno y Gestión Pública*, 19(37), pp. 45-. <https://doi.org/10.5354/0717-8980.2021.68497>

García, A. (2022). Multiescalaridad y neoliberalización. Nociones y experiencias para una política de escalas en Argentina y Brasil. *Economía, Sociedad y Territorio*, Vol. XXII, núm. 70, 2022, 951-981 <http://dx.doi.org/10.22136/est20221750>

García, N. (2012). Una agenda pendiente: delitos culturales y económicos durante la última dictadura militar argentina. El caso de la “Biblioteca Vigil” de Rosario (1977-2011). *Información, Cultura y Sociedad*. No. 26 (enero-junio 2012), 41-64. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/ICS/article/view/714>

----- (2013). El genocidio al interior de las instituciones educativas: El caso “Vigil. Rosario, Argentina (1977-1981). *VII Jornadas de Jóvenes Investigadores. Instituto de Investigaciones Gino Germani*, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires <https://www.aacademica.org/000-076/348>

Gárgano, C. (2022). *El campo como alternativa infernal*. Imagomundi ed. <https://www.edicionesimagomundi.com/producto/el-campo-como-alternativa-infernal/>

Gastón, A. y Treber, R. (2020, 17 de octubre). La desregulación de la Hidrovía amenaza con la destrucción de la naturaleza. Fundación Pueblos del Sur. *El Ciudadano*. <https://shre.ink/ec0n>

Giobellina Brumara, F. (1994). Notas sobre identidad en antropología, en *Antropología*, Nro. 8. Madrid.

Gobierno de Santa Fe. Mapa de la Hidrovía Paraná Paraguay. <https://shre.ink/ec6Z>

Gouldner, A. (1979). *La crisis de la sociología occidental*. Editorial Amorrortu.

Gramsci, A. (1967). *La formación de los intelectuales*. Versión al español de Ángel González Vega. Editorial Grijalbo. <https://shre.ink/eeBs>

Gras, C. y Hernández, V. (2024). Agronegocios. (América del Sur, 1990- 2015). En José Muzlera y Alejandra Salomón (editores), *Diccionario del agro iberoamericano* – 5a ed. Ampliada, 67-72. Libro Digital. TeseoPress. DOI: 10.55778/ts878866925 <https://www.teseopress.com/diccionarioagro/>

Gras, C. y Hernández, V. (coord.) (2013). *El agro como negocio. Producción, sociedad y territorios en la globalización*. Biblos.

Gudynas (2016). Modos de producción y modos de apropiación, una distinción a propósito de los extractivismos. *Actual Marx Intervenciones* N. 20; 95-121. <https://surl.li/jiyqtr>

Guerrero Arias, P. (2010). Corazonar el sentido de las epistemologías dominantes desde las sabidurías insurgentes, para construir sentidos otros de la existencia (primera parte) *Calle14: revista de investigación en el campo del arte*, vol. 4, núm. 5, julio-diciembre, 2010, pp. 80-94 <https://www.redalyc.org/pdf/2790/279021514007.pdf>

Gutman y Lavarello (2002). Transformaciones recientes de las industrias de la alimentación en Argentina. Transnacionalización, concentración y (des) encadenamientos tecnológicos. *Revista interdisciplinaria de Estudios Agrarios* N° 17, 2do semestre, 2002. <https://bicyt.conicet.gov.ar/fichas/produccion/en/7266674>

----- (2005). Reconfiguración de las empresas transnacionales agroalimentarias y sus impactos locales. El caso de las industrias lácteas. *Revista Interdisciplinaria de Estudios Agrarios*, N° 23, 2do semestre 2005. <https://www.ciea.com.ar/web/wp-content/uploads/2016/11/RIEA23-01.pdf>

Güttner, C. (2014). El Camino de Sirga en el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación. *Pensamiento Civil*, diciembre de 2014. <https://www.pensamientocivil.com.ar/system/files/2015/01/Doctrina413.pdf>

Haesbaert, R. (2007). Território e multiterritorialidade: um debate. *GEOgraphia* 9 (17), 19-46. [10.22409/GEOgraphia2007.v9i17.a13531](https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2007.v9i17.a13531)

----- (2013). Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y representaciones sociales*, 8(15), 9-42. <https://shre.ink/eedZ>

----- (2016). De la multiterritorialidad a los nuevos muros: paradojas contemporáneas de la desterritorialización. *LocaLe* 0-AÑO 1; 2016, 119-134. <https://doi.org/10.14409/rl.v1i1.6267>

Harlitch, A. (2021). Bicontinentalidad argentina y peronismo en la Antártida Suramericana. En Universidad de la Defensa Nacional (Ed.), *Antártida: la mirada histórica latinoamericana y su proyección pedagógica integral* (pp. 225-251). UNDEF Libros. <https://cefadigital.edu.ar/bitstream/1847939/1749/1/15.%20HARTLICH.pdf>

Harvey (2005). *El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión*. CLACSO. <https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20130702120830/harvey.pdf>

Herrera Santana (2019). Geopolítica de la fragmentación y poder infraestructural. El Proyecto One Belt, One Road y América Latina. *Geopolítica(s) Revista de estudios sobre espacio y poder*, 10(1), 41-68. <https://doi.org/10.5209/GEOP.58761>

Impulso (2004). Shell ampliará la superficie de su puerto ubicado en Arroyo Seco. *Impulso*. <https://shre.ink/eeBk>

Info Regional (2025, 3 de mayo). Anuncian que el nuevo puerto ya estará operativo para 2026. *Inforegional* <https://www.instagram.com/p/DJMoSpthIfV/?igsh=ZTVlcDh4YmJlc3g0>

Informa2 (2022, 11 de marzo). 49 vecino/as demandaron a Cargill por contaminación en VGG. *Informa2. Facebook*. <https://www.facebook.com/watch/?v=506844214291887>

Instituto Geográfico Nacional (2017). Planisferio y Mapas Murales provinciales. Mapa de la provincia de Santa Fe. <https://www.ign.gob.ar/AreaServicios/Descargas/MapasProvinciales>

Instituto Nacional de Estadística y Censos (2003). Incidencia de la Pobreza y de la Indigencia en los aglomerados urbanos. Ministerio de Economía y Producción, 31 de julio de 2003. https://Www.Indec.Gob.Ar/Ftp/Nuevaweb/Cuadros/74/Pob_Tmay03.Pdf

----- (2022). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022. Resultados definitivos. <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-2-41-165>

----- (2024). Complejos exportadores. Primer semestre 2024. *Informes técnicos / Vol. 8, n° 196*. ISSN 2545-6636. Comercio exterior Vol. 8, n° 14. Ministerio de Economía de la Nación, Argentina. <https://shre.ink/eeBc>

Instituto Soberanía (2021). Los 100 caños, enemigos ocultos del Paraná. Recuperado de <https://es.scribd.com/document/539224631/Los-100-canos-que-contaminan-el-Parana>

Kaltmeier, O.; López Sandoval, M.; Pádua, J. y Zarrilli, A. (Coord.) (2024). *El Antropoceno como crisis múltiple*. Volumen I. Uso de la tierra. CLACSO, CALAS, Guadalajara. Libro digital. <https://shre.ink/eedK>

Kneen, B. (2005). *Gigante Invisible Cargill y sus estrategias transnacionales*. Grain y Redes-At.

- Kosik, K (2012). *Dialéctica de lo concreto*. Editorial Autónoma.
- Kusch, R. (2011). *Obras Completas*. Tomo III. Fundación Ross.
- La Capital (1998, 29 de marzo). Nuevo Puerto en el Cordón. *La Capital* [Versión impresa]
- (2002, 29 de mayo). Un estudio prueba que las cerealeras ocasionan trastornos a la salud. *Agrofy* <https://shre.ink/ec6G>
- (2004, 13 de noviembre). La provincia y Cargill van a medias con la infraestructura. *Agrofy News*. <https://shre.ink/ec67>
- (2016, 19 de junio). Villa Gobernador Gálvez aplica un fuerte aumento de tasa a una multinacional. *La Capital*. <https://shre.ink/ec6x>
- (2017, 19 de diciembre). Un incendio en un silo de Cargill alarmó a Villa G. Gálvez. *La Capital*. <https://shre.ink/ec6M>
- (2025, 3 de mayo). El Astillero Punta Alvear retomó sus actividades productivas. *La Capital*. <https://shre.ink/ec6D>
- La Nación (2003, 6 de noviembre). Cargill invertirá en Santa Fe. *La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/economia/cargill-invertira-en-santa-fe-nid542669/>
- La Región (2004, 12 de mayo). Arquitectos y ecologistas contra una millonaria inversión en Villa Gobernador Gálvez. *La Región* [Versión impresa].
- Ladeuix, J. (2009). Descubriendo los puertos. Apuntes sobre la legislación marítima y la regulación del sistema portuario argentino, 1941-1949. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Año 2, Nro. 2, p. 85 a 96, noviembre de 2009. <https://shre.ink/ec6W>
- Lamela, H. (2013). La industria aceitera durante la postconvertibilidad. Un análisis de su dinámica durante 2003-2011 y de las rupturas y continuidades respecto al modelo de la convertibilidad. *X Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales*, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. <https://cdsa.aacademica.org/000-038/184>
- Latinconsult (2020). Servicio de Consultoría para el Estudio De Factibilidad Técnico – Económica del Próximo Período de Concesión del Sistema de Navegación Troncal. Vía Navegable Troncal. Tramo Santa Fe – Océano Y Santa Fe – Confluencia, Informe Final, junio 2020. Tomo 1, Informe Ejecutivo. <https://shre.ink/eeBH>
- Lázzaro, S. (1992). *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino (1880-1914)*. Tomo I y II. Biblioteca Política Argentina.
- Lefebvre, H. [1974] (2013). *La producción social del espacio*. Capitán Swiny. <https://shre.ink/ec6k>
- Leff, E. (2004). *Racionalidad ambiental. La reapropiación social de la naturaleza*. Siglo XXI. <https://shre.ink/eeB1>
- Lenin, V. [1917] (2006). *Imperialismo. Fase superior del capitalismo*. [Traducción de Claudia Twain]. Editorial Quadrata.

Ley 11.273 de 1995 (1995, 28 de septiembre). De Productos Fitosanitarios. Provincia de Santa Fe, Argentina. <https://shre.ink/eeBm>

Ley 11.354 de 1995 (1995, 30 de noviembre). Agroquímicos. Modifica la Ley 11.273. Provincia de Santa Fe, Argentina. https://www.ecofield.net/Legales/SantaFe/ley11354_SFE.htm

Ley 11.525 de 1997 (1997, 27 de noviembre). De Parques y Áreas Industriales. Provincia de Santa Fe, Argentina. <https://www.santafe.gob.ar/index.php/content/view/full/13915/>

Ley 11.717 de 1999 (1999, 18 de noviembre). Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable. Provincia de Santa Fe, Argentina. <https://www.santafe.gob.ar/index.php/content/view/full/4012/>

Ley 19.831 de 1972 (1972, 18 de septiembre). Promoción a la Industria Naval. Congreso de la Nación Argentina. <https://shre.ink/eep6>

Ley 2.756 de 1986 (1986, 10 de enero). Ley Orgánica de Municipalidades. Provincia de Santa Fe, Argentina. <https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/4681>

Ley 22.080 de 1979 (1979, 18 de noviembre). Política portuaria nacional. Poder Ejecutivo Nacional. <https://shre.ink/eepP>

Ley 22.108/1979 (1979, 23 de noviembre). Granos. Poder Ejecutivo Nacional. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-22108-151454/texto>

Ley 23.696 de 1989 (1989, 17 de agosto). Reforma del Estado. Honorable Congreso de la Nación Argentina. <https://shre.ink/eepw>

Ley 24.093 de 1992 (1992, 3 de junio). Actividades Portuarias. Honorable Congreso de la Nación Argentina. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24093-492>

Ley 24.385 de 1994 (1994, 19 de noviembre). Acuerdo de transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná. Honorable Congreso de la Nación Argentina. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24385-774/texto>

Ley 25.675 de 2002 (2002, 6 de noviembre). Ley General del Ambiente. Honorable Congreso de la Nación Argentina. <https://shre.ink/ec69>

Lódola, A.; Morra, F. y Picon, N. (2019). Cadenas de Valor Agroalimentarias. Evolución en el Nuevo Contexto Macroeconómico 2016/2019. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación, julio 2019. <https://shre.ink/ec61>

Lódola, A.; Morra, F. y Picon, N. (2019). Cadenas Agroalimentarias de Valor. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. <https://shre.ink/ec4Y>

Logo Word (2023). Logotipo de Cargill. <https://logos-world.net/cargill-logo/>

López Silva, M. C. (2023). Corredores en sacrificio: la lógica del capital. En María Fernanda Solíz Torres (coordinadora). *Territorios en Sacrificio. Comunidades basurizadas* (pp. 97-114), Universidad Andina Simón Bolívar. <http://hdl.handle.net/10644/9362>

Lores Arnais, M. (1986). *Hacia una epistemología de las Ciencias Sociales*. Editorial de Belgrano.

Machado Araújo, H. (2013). Crisis ecológica, conflictos socioambientales y orden neocolonial: Las paradojas de Nuestra América en las fronteras del extractivismo. *Revista Brasileira de Estudos Latino-Americanos REBELA*, Vol. 3, N° 1, outubro de 2013, pp-118 a 155. <http://rebela.edugraf.ufsc.br/index.php/pc/article/view/137>

Maduro, O. (1993). *Mapas para la fiesta. Reflexiones latinoamericanas sobre la crisis y el conocimiento*. Editorial del Centro Nueva Tierra para la Promoción social y pastoral.

Maggi, J. (2017, 20 de junio). Un decreto diseñado a la medida de Shell. *Página 12*. <https://www.pagina12.com.ar/45245-un-decreto-disenado-a-la-medida-de-shell>

Manzanal, M. (2014). Desarrollo. Una perspectiva crítica desde el análisis del poder y del territorio. *Realidad Económica*, (283), 17-48. https://www.iade.org.ar/system/files/ediciones/realidad_economica_283.pdf

Manzo, S. (2004). Francis Bacon: la ciencia entre la historia del hombre y la historia de la naturaleza. *Cronos*, 7 (2), 277-346. http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.10031/pr.10031.pdf

Maricich, M. (2022, 18 de agosto). Villa Gobernador Gálvez tiene el índice de necesidades básicas insatisfechas más alto de la provincia. *LT3*. <https://shre.ink/eedE>

Marín, N. y Terré, E. (2024, 12 de enero). Ranking agroexportadores 2023: ¿Qué empresas ocupan el podio en Argentina? *Informativo Semanal, Bolsa de Comercio de Rosario*, año XLI, Edición N° 2131. <https://shre.ink/eedh>

----- (2025, 10 de enero 2025). Ranking de exportaciones de granos, harina y aceites: ¿Quiénes lideraron el 2024? *Informativo Semanal, Bolsa de Comercio de Rosario*, año XLII - Edición N° 2179. <https://shre.ink/eed3>

Marx, K. (2009 [1867]). *El Capital. Libro tercero. El proceso global de la producción capitalista*. Siglo XXI editores. <https://shre.ink/ec4w>

Massey, D. (1994) A global sense of place in D. Massey (editor). *Space, Place and Gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Matías Arcos, M.E. (2022). Ecología Política y los Territorios Hidrosociales en la Montaña Baja de Guerrero, México. *Campo-Território: revista de geografia agrária*, v. 17, n. 45, p. 164-184, jun. 2022, Página 164. <https://doi.org/10.14393/RCT174507>

Mejía, P. (2012, 28 de junio). El golpe paraguay beneficia a las multinacionales de EEUU. *Observatorio de Multinacionales en América Latina*. <https://omal.info/spip.php?article2887>

Merlinsky, M.G.; Martín, F. y Tobías, M. (2020). Presentación del Dossier #13: Hacia la conformación de una Ecología Política del Agua en América Latina. Enfoques y agendas de investigación *Quid* 16 N° 13 – Jun.-Nov. 2020 - 1-11. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/5450>

Milito, R. (2002, 13 de octubre). Hidrovía S.A versus el Estado. Disputas por el dragado del río Paraná. *Página 12*. <https://shre.ink/eedA>

Ministerio de Economía de la Nación (2023). Transporte. Mapa de puertos argentinos. *Argentina.gob.ar* <https://shre.ink/eed5>

----- (2023b). Breve Reseña Histórica. <https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante/normativa> (Consultado el 2 de octubre de 2023).

Ministerio de Transporte de la Nación (2024). Transporte. Administración General de Puertos. La Vía Navegable Troncal. <https://shre.ink/eede> (Consultado el 20 de diciembre de 2024).

Mori; Reeves y Prol, L. (2018). Nuestras costas y barrancas: una mirada sobre los ambientes ribereños del Paraná Inferior y su importancia ecológica y cultural. Taller Ecologista. <https://tallerecologista.org.ar/publicacion/informe-nuestras-costas-y-barrancas/>

Municipalidad de Villa Gobernador Gálvez (2022, 7 de enero). *La Municipalidad y la fundación Cargill firmaron un acuerdo de mutua colaboración para llevar agua potable al barrio Ibai Ondo*. Facebook. <https://shre.ink/ec4N>

Narciso, D. (2023, 27 de febrero). Mega proyecto portuario en el sur de Santa Fe. *Aire Digital*. Recuperado en <https://shre.ink/ec4R>

Nixon, R. (2011). *Slow Violence and the Environmentalism of the Poor*. Cambridge, MA: Harvard University Press

Noticias de Necochea (2018, 22 de agosto). Glencore, la multinacional que monopoliza la Ciudad y pone en riesgo miles de puestos de trabajo. <https://shre.ink/ec4z>

Odisio, J. (2010). Febo Asoma. Breve Historia del Polo Petroquímico de San Lorenzo, *Anuario CEEED*, N° 2 – Año 2, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 2010. pp. 192-231. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/190126?show=full>

Olmedo, C. y Ceberio De León, I. (2021). Zonas de sacrificio y sufrimientos invisibles. El caso de Nonogasta, Provincia La Rioja, Argentina. *Revista Austral de Ciencias Sociales* 40: 161-178, 2021 <https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2021.n40-09>

Ordenanza 1.093 de 1995 (1995, 6 de julio). Declaración Zona de Reserva Ecológica y Área Protegida. Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, Santa Fe, Argentina. <https://shre.ink/ec4y>

Ordenanza 1.144 de 1995. (1995, 30 de noviembre). Código Urbano. Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, Santa Fe, Argentina. <https://shre.ink/ec4Z>

Ordenanza 1.561 de 2003 (2003, 6 de noviembre). Reemplácese los distritos F, S1, D y R5 en el Código Urbano. Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, Santa Fe, Argentina. <https://shre.ink/ec4v>

Ordenanza 1.605 de 2004 (2004, 17 de diciembre). Desafectación de calles del Dominio Público Municipal sección 14. Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, Santa Fe, Argentina. <https://shre.ink/ec4j>

Ordenanza 1.607 de 2004 (2004, 17 de diciembre). Extensión de la zonificación como I 6, terrenos de propiedad de Cargill S.A.I.C. Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, Santa Fe, Argentina. <https://shre.ink/ec4L>

Ordenanza 1.621 de 2005 (2005, 17 de junio). Desafecta del dominio público diversas calles, modifica Ord. 1605/04. Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, Santa Fe, Argentina. <https://shre.ink/ec4q>

Ordenanza 1.678 de 2006 (2006, 28 de septiembre). Declaración Usucapión administrativa lote A, plano de mensura 3272. Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, Santa Fe, Argentina. <https://shre.ink/ec4S>

Ordenanza 1.679/2006. (2006, 28 de septiembre). Declaración Usucapión administrativa lote C plano mensura 3272R. Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, Santa Fe, Argentina. <https://shre.ink/ec4M>

Ordenanza 1.697 de 2006 (2006, 30 de noviembre). Inscripción dominial lote B plano de mensura 3272R. Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, Santa Fe, Argentina. <https://shre.ink/ec4D>

Ordenanza 1.730 de 2007 (2007, 13 de septiembre). Delimitación Distritos FS1 I6 Código Urbano. Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, Santa Fe, Argentina. <https://concejovgg.gob.ar/ord-1730-07-delimitacion-distritos-fs1-i6-codigo-urbano/>

Orellano, L. (2020). *La Argentina sangra por las barrancas del río Paraná*. Ediciones Ägora.

Organización de Naciones Unidas (1992). Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. <https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/riodeclaration.htm>

Organización Marítima Internacional (2015, 20 de noviembre). El transporte marítimo: indispensable para el mundo. <https://shre.ink/eedp>

Origlia, G. (2019, 11 de diciembre). Con US\$7,5 millones. AGD completó el financiamiento para el puerto de Timbúes. *La Nación*. <https://shre.ink/eedI>

Página 12 (2023, 24 de enero). Litio, petróleo y agua dulce: Estados Unidos ni disimula sus intereses en América latina. *Página 12*. <https://shre.ink/ec4B>

Paladini (2024). Historia. <https://www.paladini.com.ar/es/historia/>

Pellegrini, J.; Castagna, A.; Liendo, M. y Martínez, A. (2016). Caracterización de la Estructura Industrial del Área San Lorenzo-Puerto San Martín. *18 Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística*, Universidad Nacional de Rosario, noviembre de 2013.

Peppino, J. (2022). Hidrovía Paraguay Paraná. En J. Muzlera y A. Salomón (Eds.), *Diccionario del Agro Iberoamericano* (tercera edición ampliada), s/d. TeseoPress, p.677-684. <https://shre.ink/ec4d>

- (2023). Hidrovía Paraguay Paraná, disputas por el territorio y conflictividad ambiental: el imperio Cargill frente a la comunidad de pescadores/as del “Bajo Paraná” (2005-2023). *Revista de la Escuela de Antropología*, jul-dic 2023, 1-28. <https://orcid.org/0000-0002-1473-9194>
- (2024). “Colonizan, como las bacterias”. Expansión del complejo portuario oleaginoso y cambios en el uso del suelo: la espacialización de Cargill en Villa Gobernador Gálvez, Argentina (2003-2007). *Estudios Socioterritoriales. Revista De Geografía*, 35(2), 85–110. <https://doi.org/10.37838/unicen/est.35-2-104>
- (2024b, 3 de mayo). Una mirada al interior del X Encuentro de Transporte Fluvial. *Info Soberana*. <https://shre.ink/ec4k>
- Peppino, J. y Ocantos, A. (2024). Expansión del polo portuario-agroexportador y conflictividad socio ambiental. Una primera aproximación a los puertos del Área Metropolitana de Rosario. *Actas del VIII Coloquio Internacional de Patrimonio Portuario y II Encuentro de Ciudades Portuarias en Tiempos de Globalización*, Mar del Plata, 30-31 de octubre y 1 de noviembre de 2024, p.313-329.
- Peyrelongue, C. (2015). Articulación logística, modal y territorial de los pueblos mexicanos en la globalización. En M. Arroyo, M. é R. de Cássia Ariza da Cruz, R. (2015). *Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização*, pp. 75 a 102. Annablume Editora.
- Pisano, M. (2023, 26 de octubre). En la Escuela del Ministerio de Obras Públicas aprendíamos a ser hombres de bien. *La Capital*. <https://shre.ink/ec4U>
- Plan de Gobierno 1947-1951. (1946) Centro de Documentación e Información. Ministerio de economía, Presidencia de la Nación. <https://shre.ink/eeds>
- Pontón, R. (2013, 20 de septiembre). El dragado a 34 pies. *Informativo Semanal, Bolsa de Comercio de Rosario*, año XXXI, N° Edición 1626. <https://shre.ink/ecYP>
- Porto-Gonçalves, C. (2016). Lucha por la Tierra. Ruptura metabólica y reapropiación social de la naturaleza. *Polis, Revista Latinoamericana*, Volumen 15, N° 45, 2016, p. 291-316. https://www.scielo.cl/pdf/polis/v15n45/art_15.pdf
- Punto Biz (2022, 16 febrero). Control Técnico de la Hidrovía. ¿Hubo exclusión de las universidades santafesinas? *Punto Biz*. <https://shre.ink/ecY4>
- Quijano, A. (2000). El fantasma del desarrollo en América Latina. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, v. 6, n. 2, may.-ago. 2000. p. 73-90. <https://red.pucp.edu.pe/wp-content/uploads/biblioteca/100520.pdf>
- Rabuffetti, A.; Abrial, E. y Espínola, L. (2022). Evaluación Temporal de la Gestión Ambiental de la Hidrovía Paraguay-Paraná en el Tramo Medio e Inferior del Río Paraná. CAUCE, Humedales sin Fronteras, Taller Ecologista. <https://surl.li/nokeov>
- Rang, C. (2021). *Dialéctica de la Guerra interimperialista. La estrategia de los pueblos*. Acercándonos Ediciones.

Raposo, I; Liendo, M; Martínez, A; Cafarell, S. (2015). El puerto de Rosario a dos décadas de la sanción de la Ley Nacional N° 24.093 (Nuevo Régimen Legal de Puertos). UNR Editora. <https://rephip.unr.edu.ar/items/f13c307a-0f30-4e5a-8b00-a767b9d6b9dd>

Rausch, G. (2020). Justicia espacial, políticas de lo justo e instauraciones transversales. La Coalición Ríos Vivos y la Hidrovía Paraguay Paraná (Argentina, década de 1990). *A&P Continuidad*, 7(12), 52-61. DOI: <https://doi.org/10.35305/23626097v7i12.240>

----- (2021). Privatización, eficiencia e integración: la “verdad” sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná en la Argentina de los 90. *Íconos Revista De Ciencias Sociales*, (69), 143–162. <https://doi.org/10.17141/iconos.69.2021.4202>

----- (2022). Extractivismo y modelo agroexportador en Argentina: el caso de la Hidrovía Paraguay Paraná. *Revista Transporte y Territorio*, (26). <https://doi.org/10.34096/rtt.i26.12117>

----- (2023). Infraestructura global, expropiación ecobiopolítica y resistencias menores en el enclave agroexportador del Gran Rosario. *Revista Universitaria de Geografía*, vol. 32, núm. 2, pp. 11-40. <https://www.redalyc.org/journal/3832/383276659001/html/>

Rausch, G. y Ocantos, A. (2019). Ríos para la Vida. Una revisión de los estudios de impacto ambiental de la Hidrovía Paraguay-Paraná. *Taller Ecologista*. <https://tallerecologista.org.ar/wp-content/uploads/2021/02/Revision-EIA-HPP.pdf>

Reboratti, C. (2000). *Ambiente y sociedad. Conceptos y relaciones*. Ariel.

----- (2010). Un mar de soja: la nueva agricultura en Argentina y sus consecuencias. *Revista de geografía Norte Grande*, (45), 63-76. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022010000100005>

Registro Nacional de Barrios Populares (2023). Informes sobre Barrios Populares. <https://shre.ink/ecY0>

Resolución 0034 de 2004 (2004, 27 de mayo). Estudio de Impacto Ambiental. Cargill S.A.C.I. Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable, provincia de Santa Fe, Argentina. <https://shre.ink/ecYO>

Resolución 149 de 2018 (2018, 3 de mayo). Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria, Argentina. <https://shre.ink/ecYN>

Resolución 284 de 2021 (2021, 20 de octubre). Ministerio de Ambiente y Cambio Climático, provincia de Santa Fe. Publicado en Boletín Oficial <https://www.santafe.gob.ar/boletinoficial/ver.php?seccion=2021/2021-10-22avisos.html>

Resolución 307 de 2020 (2020, 17 de diciembre). Ministerio de Transporte. Boletín Oficial de la República Argentina, 21 de diciembre de 2020. <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/238926/20201221>

Resolución 356 de 1995 (1995, 5 de octubre). Junta Nacional de Granos. Conclusión de la liquidación. Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-356-1995-28339>

Resolución 595 de 1995 (1995, 27 de noviembre). Reforma del Estado. Flota Fluvial del Estado Argentino- Estado de Liquidación. Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. <https://shre.ink/ecYR>

Resolución Provincial 0201/2004. (2004, 21 de diciembre). Calidad de Aire. Provincia de Santa Fe, Argentina. <https://shre.ink/eedk>

Riveras, J. (2022). *Suicero. Memorias de un galvecino*. Laborde Editor.

Robin, M. (2016). *El mundo según Monsanto*. Ed. De la Campana.

Rockwell, E. (2009). *La experiencia etnográfica. Historia y Cultura en los procesos educativos*. Paidós.

Rodríguez Nazer, R. (2023). La República Unida de la Soja: de la intervención de las microgeografías al rediseño de las cartografías de los países del Cono Sur. *Cuadernos del CIPECO*, Universidad Nacional de Córdoba, Vol. 3, N° 5, enero-junio 2023. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/CIPeCo/article/view/43974>

Rodríguez Zurro, T; Di Yenno y Terré, E. (2022, 25 de marzo). El Gran Rosario se mantuvo en el segundo puesto del ranking de nodos portuarios agroexportadores del mundo en 2021. *Informativo Semanal, Bolsa de Comercio de Rosario*, año XXXIX - N° Edición 2044. <https://shre.ink/eeda>

Rodríguez Zurro, T. y Terré, E. (2024, 26 de abril). El Gran Rosario cayó al tercer puesto del ranking de nodos portuarios agroexportadores del mundo en 2023. *Informativo Semanal, Bolsa de Comercio de Rosario*, año XLI - Edición N° 2144 - Especial Santa Fe. <https://shre.ink/ecYy>

Rodríguez Zurro, T., Marín, N. y Calzada, J. (2024, 13 de diciembre). En Argentina el 80% de la soja que se produce se exporta. *Informativo Semanal, Bolsa de Comercio de Rosario*, año XLII - Edición N° 2176 - 13 de diciembre de 2024. <https://shre.ink/ecYX>

Roldán, D. y Urcola, M. (2022). De la acción comunal a la acción colectiva: la movilización social de los pescadores santafesinos en la conflictividad territorial del río Paraná (2000-2020). *HiSTORELo. Revista de Historia Regional y Local*, 14 (31), 124-163. <https://doi.org/10.15446/historelo.v14n31.95490>

Romero Acuña, M., (2020). ¿Qué pasa en las islas? Jóvenes y experiencias formativas en contexto de pandemia y bajante del río Paraná. *Milcayac*, VII (13), 367-388. <https://www.redalyc.org/journal/5258/525868774015/525868774015.pdf>

Rubies, F. Rodríguez Zurro, T. y Terré, E. (2024, 22 de marzo). Balance regional de la soja 2023/24. *Informativo Semanal, Bolsa de Comercio de Rosario*, año XLI - Edición N° 2140 - Especial Soja. <https://shre.ink/ecYh>

Rubinich, L. (1998). *Con los pies en la tierra: notas sobre dos experiencias de campo*. Apuntes de investigación del CECYP. Año 2, N°23.

Rubio, M. (2023). Sufrimiento Ambiental y Territorial: La(s) Violencia(s) como Elemento de Desterritorialización en el Chaco Semiárido de Salta (Argentina); *Historia*

Ambiental Latinoamericana y Caribeña, HALAC; 13; Edición Suplementaria; 12-2023; 201-207 <https://doi.org/10.32991/2237-2717.2023v13iEd.Sup>

Saccucci, E., (2024) “La construcción de sentidos sobre un territorio de sacrificio en un conflicto socioambiental por la producción de bioetanol en la ciudad de Córdoba, Argentina”, *Journal of Political Ecology* 31(1), 31–47. <https://doi.org/10.2458/jpe.5422>

Sacher, W. (2022). La “Fractura Metabólica” de John Bellamy Foster: ¿Qué aportes para una teoría ecomarxista? *La Alianza Global Jus Semper*, enero 2022, 1-18.

Saldi y Wagner (2013). Aportes antropológicos a la Historia Ambiental en contextos y estudios latinoamericanos. *Revista Latinoamericana de Historia*. Vol. 2. N°8, octubre 2013, 8-30. <https://shre.ink/ecY3>

Salomón, A. (2024). Articulación público-privada y vialidad: alcances y visicitudes (Argentina, 1955-1966). *América Latina en la Historia Económica*, 31(3), 1-23. <http://dx.doi.org/10.18232/20073496.1469>

Santa Fe Noticias (2023, 22 de diciembre). Transportistas y agroexportadores rechazaron el incremento de tasas portuarias en Santa Fe. *Santa Fe Noticias*. <https://shre.ink/ecY5>

Santa Fe Provincia (2025, 28 de marzo). Puccini: Los puertos son una oportunidad para el crecimiento y desarrollo de Argentina. <https://www.santafe.gob.ar/noticias/noticia/282544/>

Santandreu, A. y E. Gudynas. 1998. *Ciudadanía en movimiento. Participación y conflictos ambientales*. Ediciones Trilce.

Santos, M. (1993). Los espacios de la globalización. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 13, 69-77. <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC9393110069A/31671>

----- (1996). *De la totalidad al lugar*. Traducción de María Laura Silveira, Oikos-Tau.

----- (2000). *La naturaleza del Espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Ed. Ariel.

Scarpacci, M. (2022). Un proyecto instrumental para las periferias: dimensiones de poder, geometrías variables y agronegocio en la región Rosario, Argentina (1995-2021). [Tese Doutorado], UFRJ, Brasil.

----- (2024). Portos fluminenses e seus espaços urbano-regionais. Uma exploração da indústria e logística de exportação de commodities. *Revista Estado y Políticas Públicas* N° 22. mayo – septiembre de 2024, pp. 45-58. https://revistaeypp.flacso.org.ar/files/revistas/1717208200_45-58.pdf

Scarpacci, M. y Siqueira (2023). Infraestructura portuaria, urbanización y extractivismo: un estudio de la producción social del espacio en la región Rosario, Argentina (1995-2021). *Revista Desarrollo Estado y Espacio* 2(1), enero–junio 2023. 10.14409/dee.2023.1.e0020

Schmidt, M. (2017). *Crónicas de un (Des)Ordenamiento Territorial: Disputas por el territorio, modelos de desarrollo y mercantilización de la naturaleza en el este salteño*. Teseo; 2017; 457. <https://www.teseopress.com/cronicas/>

Schmidt, M.; Castilla, M. y Toledo López, V. (2024). Agroquímicos/Agrotóxicos. (Siglo XX - comienzos del siglo XXI, América Latina. En José Muzlera y Alejandra Salomón (editores), *Diccionario del agro iberoamericano* – 5a ed. Ampliada, 73-82. Libro Digital. TeseoPress. <https://shre.ink/ecYS>

Schweitzer, M. (2016). Transporte y producción del territorio en el litoral portuario del sur de la provincia de Santa Fe. Tensión entre estrategias globales y transformaciones locales [Tesis de Doctorado], Universidad Nacional de Buenos Aires, junio 2016.

----- (2017). San Lorenzo y Puerto General San Martín. Territorios atravesados por dinámicas globales. *América Latina Hoy*, 75, 101-124. <https://doi.org/10.14201/alh201775101124>

Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca (2023). Características de los Puertos Cerealeros Argentinos. Ministerio de Economía de la Nación, Argentina. <https://shre.ink/eed1>

----- (2023b). Capacidad de almacenaje, ritmos de embarque, calado y crushing en puertos cerealeros. Ministerio de Economía de la Nación, Argentina. <https://shre.ink/ecYf> (Consultado el 25/5/23).

Serfati, C. (2009). Dimensiones Financieras de la Empresa Transnacional: Cadena Global de Valor e Innovación Tecnológica. *Ola Financiera*, 2(4), 111–149. <https://doi.org/10.22201/fe.18701442e.2009.4.23055>

Siepe, R. y Llairó, M. (2001). Perón y la política marítima en la Argentina: la flota mercante del Estado, 1946-1955. *Documentos de Trabajo n° 12*, Buenos Aires, noviembre de 2001. <https://shre.ink/ecYs>

Sigrid de Mendonça, A. (1994). Uma análise ambiental da Hidrovia Paraná-Paraguai e do Eixo Rodoviário da Integração. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, N°. 83, setembro–dezembro 1994, págs. 17-32. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=481334>

Silveira, M. L. (2004). Escala geográfica: da ação ao império? *Terra Livre Goiânia, Temperos da Geografia*, 2(23), Jul-Dez/2004, 87-96. https://doi.org/10.62516/terra_livre.v2i23

----- (2012). Territorio usado y fenómeno técnico en el período de la globalización. *Párrafos Geográficos*. Vol 11, N° 2, 25-38. <http://www.revistas.unp.edu.ar/index.php/parrafosgeograficos/article/view/680>

Solíz Torres, M. F. (2023). *Territorios en Sacrificio. Comunidades basurizadas*. Universidad Andina Simón Bolívar. <https://shre.ink/ecYd>

Soto Fernández, D.; Herrera González de Molina, A.; González de Molina, M.; Ortega Santos, A. (2007). La protesta campesina como protesta ambiental, siglos XVIII-XX. *Historia Agraria* n.º 42, agosto 2007, pp. 277-301.

Stancich, E. (2005, 11 de enero). Argentina: Santa Fe: otro regalo para Cargill. *Biodiversidad*. <https://shre.ink/ecYc>

----- (2007). Erosión de ríos y barrancas del río Paraná. ¿Sólo es naturaleza? Taller Ecologista, marzo 2007. <https://shre.ink/ecPY>

Stengers, I. y Pignarre, P. (2017). *La brujería capitalista. Prácticas para prevenirla y conjurarla*. Traducción de Victor Goldestein. Hekht.

Svampa, M. (2012). Consenso de los Commodities, Giro Ecoterritorial y Pensamiento crítico en América Latina. OSAL Observatorio Social de América Latina, CLACSO, año XIII N° 32, noviembre, 15-38. <https://shre.ink/ecPJ>

----- (2019). *Las fronteras del neoextractivismo en América Latina*. CALAS. https://libreria.clacso.org/biblioteca_calas/publicacion.php?p=1816&b=2

Szupiany, E. (2021). Infraestructura e integración regional: la conformación del sistema vial Santa Fe-Paraná entre la conexión de la Mesopotamia argentina y el Corredor Bioceánico Central. *Cuaderno Urbano: espacio, cultura, sociedad*. Nobuko / EUDENE, Editorial de la Universidad Nacional del Nordeste, 2021 vol. 30 p. 111 – 137. <https://doi.org/10.30972/crn.30304930>

Taller Ecologista (2021, 16 de marzo). Documento de propuestas dirigidas al Consejo Federal de la Hidrovía. <https://shre.ink/ecPV>

----- (2021b, mayo). Ríos para la vida. Impactos indirectos y territoriales de la Hidrovía Paraguay-Paraná en el tramo argentino, mayo 2021. <https://surl.li/khbm1n>

----- (2021c). Mapa de áreas valiosas del Paraná inferior. <https://shre.ink/ecPF>

Termoeléctrica José de San Martín (2023). <https://www.tsm.com.ar/>

Terrazas, R. (2016). Hidrovías para el desarrollo y la integración suramericana. Corporación Andina de Fomento, Bogotá. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/919>

Tobías, M. (2019). Conflictos y territorios hidro-sociales en el área metropolitana de Buenos Aires. *Revista del CESLA*, 2019, núm. 23, Enero-Junio, ISSN: 1641-4713 / 2081-1160, p. 196-214. <https://www.redalyc.org/journal/2433/243360564009/243360564009.pdf>

Tratado de la Cuenca del Plata (1969). Recuperado de Comité Intergubernamental Coordinador de los países de la Cuenca del Plata. <https://shre.ink/ecPZ>

Treboux, J. y Terré, E. (2022, 30 de septiembre). En el tramo Santa Fe al Norte de la Hidrovía Paraguay-Paraná se transportaron al menos 19,1 millones de toneladas de mercadería en 2021. AÑO XL - N° Edición 2070 , *Informativo Semanal, Bolsa de Comercio de Rosario*. <https://shre.ink/ecPC>

----- (2022b, 6 de octubre). Las fábricas aceiteras en Argentina pueden industrializar 70,4 millones de toneladas anuales al máximo de capacidad. *Informativo*

Semanal, Bolsa de Comercio de Rosario, año XL - N° Edición 2071, Especial Agroindustria. <https://shre.ink/ecP7>

Universidad Nacional del Litoral (2020, 28 de julio). Hidrovía del Paraná: UNL participará del desarrollo de la licitación. <https://shre.ink/ecPA>

Venessia, J. (2001). El puerto de Rosario a la vuelta del siglo en La Capital, *La Historia de Rosario*, Artículo 9, pp-339-345.

Vera, P.; Añaños, C. y Ocantos, A. (2023). Planificación urbana metropolitana y problemática ambiental en territorios hidrosociales. El caso de la Hidrovía Paraguay-Paraná en el Área Metropolitana de Rosario. *Estudios Geográficos y de Ordenamiento Territorial*, 17(34), 130–158. <https://doi.org/10.48162/rev.55.047>

Vogelmann, V. (2023). Las múltiples dimensiones de la conflictividad social y laboral en torno a un complejo industrial - portuario 2003-2019. Notas introductorias, en D. Dicósimo y M. Adamini (compiladores), *Los conflictos laborales en la Argentina del siglo XX y XXI*, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 151-176. <https://shre.ink/eeWV>

Wais, I.R., Thiel, I. & Gentile, G. (1997). *La contaminación en ríos y lagos*. Colección Ciencia Actual, Editorial.

Wallerstein, E. (2010). *El capitalismo histórico*. Siglo XXI.

Wernet, D. y Brandao, C. (2019). Infraestrutura e produção social do espaço: anotações sobre suas principais mediações teóricas. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional G&DR*. V. 15, N. 5, pp. 287-301, set-dez/2019. <https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/5045/833>

Wetlands International (2019). Una mirada sobre los impactos de la Hidrovía en los humedales del Corredor Fluvial Paraguay-Paraná. Programa Corredor Azul. Fundación Humedales, Wetlands International. <https://shre.ink/ecPo>

Zarrilli, A. (2010). ¿Una agriculturización insostenible? La provincia del Chaco, Argentina (1980-2008). *Historia Agraria*, 51, Madrid, agosto 2010, pp. 143-176. https://historiaagraria.com/FILE/articulos/51_zarilli.pdf

----- (2016). Transformaciones ambientales y producción agroforestal: El Gran Chaco Argentino en el siglo XX. *Revista história* 16(1), 53-71. https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.9955/pr.9955.pdf

----- (2018). Cuenca del Plata: ríos, planicies y sociedades en el Cono sur. *Revista de História Regional* 23(1), pp. 7-36, 2018. <http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rhr>

----- (2020). La Naturaleza puesta en Jaque: La Expansión de la Frontera Agropecuaria en Argentina y su Impacto Socio-Ambiental (1980-2017). *Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC)* Revista de la SOLCHA, 10(1), 125–149. <https://doi.org/10.32991/2237-2717.2020v10i1.p125-149>

----- (2024). Antropoceno. (Escala global, 1950-2024). En José Muzlera y Alejandra Salomón (editores), *Diccionario del agro iberoamericano* – 5a ed. Ampliada, 95-100. Libro Digital. TeseoPress. <https://www.teseopress.com/diccionarioagro/>

Zarrilli, A. y Lagomarsino, M. C. (2024). El agronegocio como manifestación contemporánea del Antropoceno en J. Muzlera y M. Clara Lagomarsino (edición). *Bienestar, ambiente y agronegocios*; Teseo, 2024, 77-100. <https://www.teseopress.com/bienestarambienteyagronegocios/>

Zemelman, H. (2000). *Conocimiento social y conflicto en América Latina* en Observatorio Social de América Latina. Barcelona. España.

Zibechi, R. y Machado, D. (2023). Estado para el despojo. Del Estado Benefactor al Estado Neoliberal Extractivista. Plural Editores.

Zurro, T. y Terre, E. (2023, 21 de abril). El Gran Rosario se mantuvo en el segundo puesto del ranking de nodos portuarios agroexportadores del mundo en 2022. *Informativo Semanal Bolsa de Comercio de Rosario*, año XL - N° Edición 2096. <https://shre.ink/ecPx>

FUENTES CONSULTADAS

Abram, M. (2004, 2 de marzo). Reabren en San Lorenzo la polémica por la millonaria inversión de Molinos. *La Capital*, s/d. Fuente: archivo Taller Ecologista de Rosario.

Acta de reunión emitida el 5 de noviembre de 2003 y presentada en el CD de VGG el 6 de junio de 2003. Fuente: Expediente 2.394 de 2003, CD VGG.

Acta de reunión Vecinos Autoconvocados, 8 de febrero de 2020. Fuente proporcionada por vecinos del barrio Ibai Ondo.

Administración General de Puertos (1990). Anuario Puertos Argentinos. Fuente: Centro de Documentación e información, Fondos de Economía, Obras Públicas, Transporte y Energía, Ministerio de Economía de la Nación.

Agrodiario (2006, 10 de mayo). Santa Fe: Obeid visitó la planta procesadora de Cargill en Villa Gobernador Gálvez. *Agrodiario*. Fuente: archivo personal Elba Stancich.

Anuario Portuario Marítimo (2007). Puerto de Rosario. Fuente: Centro de Documentación e información, Fondos de Economía, Obras Públicas, Transporte y Energía, Ministerio de Economía de la Nación.

Coalición Ríos Vivos (2003). Sustentabilidad, diversidad y democracia. Coalición Ríos Vivos. Fuente: Archivo Taller Ecologista.

Colegio de Arquitectos de la provincia de Santa Fe, Distrito 2 Rosario (2003, 29 de octubre). Trámite N° 34829/03. Incorporado al Expediente N° 2394, Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, Santa Fe, Argentina. Fuente: archivo personal Luis Sánchez.

Colegio de Arquitectos de la provincia de Santa Fe, Distrito 2 Rosario (2004, 30 de abril). Nota Dsp. N° 082/04, ref. Informe Técnico Preliminar de la Evaluación del Estudio de Impacto Ambiental “Cargill S.A.C.I”. Fuente: archivo personal Luis Sánchez.

Denuncia dirigida al secretario de Medio Ambiente Marcelo Terencio, suscripta por vecinos y vecinas del barrio Ibai Ondo, VGG, 21 de mayo 2007. Ref. “Denuncia de polvillo y partículas. Barrio Ibai Ondo. [Copia de Fax]. Fuente: archivo Taller Ecologista.

Dictamen de Comisión de Estudio del Código Urbano (Ord 1144/95) en minoría, 22 de octubre de 2003. Fuente: archivo personal Luis Sánchez.

Escudero, S.; Lettieri, F. y Parent, H. (2004, 10 de marzo). Informe Preliminar. Intervención Arqueológica Predio Cargill- Zona C, Rosario. Archivo del Museo Histórico Provincial “Julio Marc”, Rosario, Argentina.

Expediente 2.394 de 2003. (2003, 20 de agosto). Modificación del Código Urbano Municipal. Departamento Ejecutivo Municipal. Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, Santa Fe, Argentina. Fuente: archivo personal Luis Sánchez.

Expediente 2.421 de 2003 (2003, 31 de octubre). Bloque socialista. Proyecto de decreto solicitando al departamento Ejecutivo Municipal diferentes informes relacionados al Expediente N° 2.394/03 de este Concejo Deliberante. Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, Santa Fe, Argentina. Fuente: archivo personal Luis Sánchez.

Expediente 2.602 de 2004 (2004, 14 de diciembre). Proyecto de Ordenanza Desafectación de calles del Dominio Público Municipal. Departamento Ejecutivo Municipal. Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, Santa Fe, Argentina. Fuente: archivo personal Luis Sánchez.

Expediente 3.044 de 2007 (2007, 11 de septiembre). Proyecto de Ordenanza de Rezonificación manzana 36 B Sección Catastral Nro. 14. Departamento Ejecutivo Municipal. Concejo Deliberante de Villa Gobernador Gálvez, Santa Fe, Argentina. Fuente: archivo personal Luis Sánchez.

Informe Técnico Preliminar de la Evaluación de Estudio de Impacto Ambiental Cargill S.A.C.I, 15 de abril de 2004. Resolución 0034/2004 SMAyDS, provincia de Santa Fe, 27 de mayo de 2004. Fuente: archivo personal Luis Sánchez.

Ley 21.477 de 1976 (1976, 17 de diciembre). Bienes del Estado provincial adquiridos por usucapión. Argentina. [Impreso] Fuente: archivo personal Luis Sánchez.

Ley 24.320 de 1994 (1994, 9 de junio). Inmuebles de dominio privado de las provincias. Argentina. [Impreso] Fuente: archivo personal Luis Sánchez.

Martino, P. (2006, 5 de mayo). Cargill ya opera su puerto en Villa G. Gálvez. *La Capital*. Fuente: archivo Taller Ecologista de Rosario.

Nota presentada por vecinos del barrio Ibai Ondo a la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable de la provincia de Santa Fe, 21 de mayo 2007. Fuente: archivo Taller Ecologista.

Nota presentada por Jorge Daneri (Coalición Ríos Vivos-Foro Ecologista del Paraná) y Elba Stancich (Taller Ecologista) al secretario de Ambiente y Desarrollo sustentable, Ministerio de Desarrollo Social de la Nación, Dr. Atilio Armando Savino, 3 de marzo de 2004. Fuente: archivo personal Elba Stancich.

Nota presentada por la Asociación Productores Hortícolas Sudeste de Santa Fe, 8 de junio de 2012. Fuente: archivo personal Aida Farfán.

Nota presentada por los concejales Marisa Bernal y Roberto Rocha al secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable, Dr. Marcelo Terencio, 30 de abril de 2004. Fuente: archivo personal Marisa Bernal.

Nota presentada por los concejales Marisa Bernal y Roberto Rocha al Concejo Deliberante de VGG, 2004. Fuente: archivo personal Marisa Bernal.

Nota presentada por los vecinos de Ibai Ondo al secretario de Medio Ambiente y Desarrollo sustentable de la provincia de Santa Fe, Marcelo Terenzio, 30 de abril de 2004.

Nota presentada por vecinos del barrio Ibai Ondo, VGG, 1 de septiembre de 2003. Fuente: Expediente 2.394 de 2003, CD VGG. Fuente: Archivo personal Luis Sánchez.

Nota presentada por vecinos y vecinas del barrio Ibai Ondo al CD de VGG, 14 de octubre de 2003, adjunta al expediente 2.394 de 2003. Fuente: archivo personal Luis Sánchez.

Nota presentada por vecinos y vecinas del barrio Ibai Ondo al CD de VGG, 17 de septiembre de 2003 (ingresada a Mesa de Entradas el 18 de septiembre), adjunta al expediente 2.394 de 2003. Fuente: archivo personal Luis Sánchez.

Nota presentada por vecinos y vecinas del barrio Ibai Ondo al CD de VGG, 10 de septiembre de 2003, adjunta al expediente 2.394 de 2003. Fuente: Archivo personal Luis Sánchez.

Observaciones sobre Informe Técnico Preliminar de la Evaluación del Estudio de impacto Ambiental Cargill S.A.C.I desarrollado por el concejal Luis Sánchez, boque socialista CD VGG, 30 de abril de 2004. Fuente: archivo Taller Ecologista.

Observaciones sobre Informe Técnico Preliminar de la Evaluación del Estudio de impacto Ambiental Cargill S.A.C.I elaborado por Taller Ecologista, 30 de abril de 2004. Fuente: archivo Taller Ecologista.

Pedido de Comunicación “Instalación de un Puerto de Carga y Descarga y Planta de Procesamiento de Oleaginosas, impulsado por la empresa Cargill S.A en la ciudad de Villa Gobernador Gálvez”, presentado por la senadora del Departamento Rosario, Patria Sandoz, a la Cámara de Diputados de la provincia de Santa Fe, Argentina, 19 de marzo de 2004, Expediente 174. Fuente: archivo de Taller Ecologista.

Pedido de Informe “Instalación de un Puerto de Carga y Descarga y Planta de Procesamiento de Oleaginosas, impulsado por la empresa Cargill S.A en la ciudad de Villa Gobernador Gálvez”, presentado por la senadora del Departamento Rosario, Patria Sandoz, al Senado de la provincia de Santa Fe, Argentina, 12 de mayo de 2004. Fuente: archivo de Taller Ecologista.

Plan Estratégico Rosario (2003). *InfoPER*, nro 11, abril 2003. Fuente: Centro de Documentación e información, Fondos de Economía, Obras Públicas, Transporte y Energía, Ministerio de Economía de la Nación.

Proyecto de Comunicación “Instalación de un Puerto de Carga y Descarga y Planta de Procesamiento de Oleaginosas, impulsado por la empresa Cargill S.A en la ciudad de Villa Gobernador Gálvez”, presentado por el diputado provincial Antonio Bonfatti en la Cámara de Diputados de la provincia de Santa Fe, Argentina, 12 de mayo de 2004, Expediente 174. Fuente: archivo de Taller Ecologista.

Proyecto de Declaración “Instalación de un Puerto de Carga y Descarga y Planta de Procesamiento de Oleaginosas, impulsado por la empresa Cargill S.A en la ciudad de Villa Gobernador Gálvez”, presentado por el senador nacional Rubén Giustiniani en el Senado de la provincia de Santa Fe, Argentina, 11 de mayo de 2004, Expediente 1.303. Fuente: archivo de Taller Ecologista.

Recurso Contencioso Administrativo Sumario presentado por Taller Ecologista de Rosario, 28 de junio de 2004. Fuente: copia recuperada del archivo de Taller Ecologista.

Resolución 0034 de 2004 (2004, 27 de mayo). Estudio de Impacto Ambiental. Cargill S.A.C.I. Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable, provincia de Santa Fe, Argentina. Fuente: archivo personal Luis Sánchez.

Trevisol, J. (2003). As ONGs e a emergente sociedade civil global. *XI Congresso Brasileiro de Sociologia*, 1 a 5 de setembro de 2003, UNICAMP – CAMPINAS – SP. Archivo Taller Ecologista.